

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Simon Ebner
Sachbearbeiter/in

simon.ebner@bmvit.gv.at
+43 (1) 71162 65 2221
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu
richten.

Geschäftszahl: BMVIT-820.390/0008-IV/IVVS4/2019

Wien, 16. Jänner 2020

ÖBB-Strecken

10102 Wien - Salzburg, km 287,201 km - 289,258 und

26101 Steindorf bei Straßwalchen - Braunau, km 1,082 - km 5,660;

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Projektänderungen und Projektergänzungen

Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000

Öffentliche mündliche Verhandlung am 9. und 10. Jänner 2020

Verhandlungsschrift

über die öffentliche, mündliche Verhandlung aufgenommen am 9. und 10. Jänner 2020
im Gasthaus Jägerwirt, Lengauer Hauptstraße 28, 5211 Lengau.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/IVVS4:

Mag. Michael Andresek als Verhandlungsleiter

Mag.^a Gabriele Fiedler

Mag. Simon Ebner

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E4:

Ing. Wilhelm Lampel, als UVP-Amtssachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische
Felder, Licht und Beschattung

Weitere Amtssachverständige:

Dr. Rainer Braunstingl (Amt der Salzburger Landesregierung) für die Fachgebiete Geologie
und Hydrogeologie

Dr. Peter Höglinger (Bundesdenkmalamt) für das Fachgebiet Denkmalschutz (nur am
09.01.2020)

UVP-Koordination:

Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Annina Hesse

Nichtamtliche UVP-Sachverständige gemäß §§ 3b Abs. 1, 24c Abs. 1 UVP-G 2000

Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler und Dipl.-Ing.ⁱⁿ Annina Hesse für die Fachgebiete Ökologie, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung

Dipl.-Ing. Dr. Hans Wehr für das Fachgebiet Eisenbahnwesen - betriebliche Belange

Dipl.-Ing. Markus Mayr für das Fachgebiet Eisenbahnwesen - technische Belange (nur am 09.01.2020)

Dipl.-Ing. Peter Flicker für die Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächengewässer

Univ. Prof. Dr. Christian Kirisits für das Fachgebiet Lärm

Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser für die Fachgebiete Erschütterungen und Sekundärschall

Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber für die Fachgebiete Luft und Klima

Dr. Michael Jungwirth für das Fachgebiet Humanmedizin

Dipl.-Ing. Thomas Forsthuber für die Fachgebiete Boden, Grundwasserchemie und Abfall

Dipl.-Ing. Martin Kühnert für die Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie

Dipl.-Ing. Anton Jäger für die Fachgebiete Agrarwesen, Boden und Fläche

Sachverständige gemäß § 31a EisbG:

Ing. Robert Wittner (Gesamtgutachten) (nur am 09.01.2020)

Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee:

Gerald Kronberger (nur am 09.01.2020)

Gemeinde Lengau:

Bürgermeister Erich Rippl (nur am 09.01.2020)

Oberösterreichische Umweltschutzanstalt:

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Baschinger (nur am 09.01.2020)

ÖBB-Infrastruktur AG:

Dipl.-Ing. Christian Höss, Dipl.-Ing. Marcus Jungwirth, Mag.^a Brigitte Winter, Mag. Andreas Netzer, Irene Veitsmeier, Mag.^a Nadine Granitz (nur am 09.01.2020), Markus Öppinger

Protokoll Stellungnahmen:

Andrea Mayr-Lang (ÖBB Infra AG), Nina Pomarolli (Pöyry Austria GmbH)

Projektanten:

Michaela Sapp (Ziviltechnik Geologie Oliver Montag Abfallwirtschaft) (nur am 09.01.2020), Thomas Pfaffenwimmer (BGG Consult) (nur am 09.01.2020), Wolfgang Unterberger (iC) (nur am 09.01.2020), Reinhard Ellinger (Lua) (nur am 09.01.2020), Helmut Wiesinger (TAS SV

GmbH), Daniel Robl (Werner Consult), Klaus Schedl (Beitl ZT), Pamela Baur (Beitl ZT), Wolfgang Linhart (ZT KOFLER Umweltmanagement)

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

am 09.01.2020:

Mag. Helmut Nocker und Georg Sams (Bürgerinitiative „Verträgliche Bahntunnel Flachgau“), Matthias Neumayr (Bürgerinitiative Köstendorf-Wallersee), Johanna Sams MA (Bürgerinitiative Plattform Aktion lebenswerter Flachgau), Huttary Erich, Schober Johanna, Schober Josef, Maria Mayr

am 10.01.2020:

Schober Josef, Mag. Helmut Nocker (BI IGV Flachgau), Matthias Neumayr (BI Köstendorf-Wallersee)

1. Verhandlungstag am 9. Jänner 2020

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 9. Jänner 2020 um 13:00 Uhr, im Gasthaus Jägerwirt, Lengauer Hauptstraße 28, 5211 Lengau, begrüßt die Teilnehmer an dieser mündlichen Verhandlung, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften und mitwirkenden Behörden sowie der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der UVP-Behörde vor.

Der Verhandlungsleiter fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen:

Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. Juni 2019, ho. eingelangt am 3. Juli 2019, auf Erteilung aller erforderlichen Genehmigungen wurde gemäß §§ 23b, 24, 24f UVP-G 2000 im vereinfachten Verfahren unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 HI-G 1989, § 20, der 31ff EISB-G 1957, des § 32 WRG 1959 und der § 17ff ForstG 1975, alle Gesetze in der geltenden Fassung, samt Beilagen vorgelegt und in Behandlung genommen.

Das gegenständliche Vorhaben sieht u.a. Ergänzungen zum mit Bescheid vom 26.3.2018, zu Geschäftszahl BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Vorhaben vor, nämlich den Umbau und die Elektrifizierung der Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg. Weiters sieht das gegenständliche Vorhaben Änderungen des mit Bescheid vom 26.3.2018, zu Geschäftszahl BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Projekts vor.

Die Projektergänzungen und -änderungen werden von der Behörde als Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung gemäß § 24g leg cit beurteilt.

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 wurden die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, die Salzburger und Oberösterreichische Umweltschutzanstalt sowie die weiteren zu beteiligenden Formalparteien und Stellen mit Schreiben vom 17. Juli 2019, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2019, von der Einleitung des Verfahrens informiert, der Genehmigungsantrag sowie die ergänzte Umweltverträglichkeitserklärung hinsichtlich der Projektergänzungen übermittelt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf u.a.) wurden auf einem USB-Stick mit übermittelt.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 3b UVP-G 2000 eine UVP-Koordination zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung einer ergänzten zusammenfassenden Bewertung und sowie eines forsttechnischen Gutachtens beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, Verfahrenskontinuität bzw. -Verfahrenskoordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem bereits abgehandelten Genehmigungsverfahren von 2018 und dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

Unter Anwendung der Bestimmungen der § 24 Abs. 8 iVm 9, 9a, 24g UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b. AVG 1991 hat die Behörde den verfahrenseinleitenden Antrag mit Edikt vom 10. September 2019, GZ. BMVIT820.390/0003/IV/IVVS4/2019, im Großverfahren kundgemacht.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen und der Trassengenehmigungsunterlagen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden - der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee, der Marktgemeinde Straßwalchen und die Gemeinden Köstendorf und Lengau- die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum von Dienstag, den 17. September 2019 bis einschließlich Freitag, den 31. Oktober 2019 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Nach der Einleitung des Verfahrens wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 12.9.2019;
- Landeshauptmann von Oberösterreich, wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 12.8.2019;
- Landeshauptmann von Salzburg, für Nebenbahnen zuständige Eisenbahnbehörde, Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg vom 20.8.2019;
- Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 14.8.2019;
- Oberösterreichische Umweltschutzanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 1.8.2019;
- Gemeinde Lengau, Salzburger Straße 9, 5211 Friedburg vom 18.7.2019;

- Arbeiterkammer Salzburg, Markus-Sittikus-Straße 10, 5020 Salzburg vom 8.7.2019.

Während der oben genannten Einwendungsfrist wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Landeshauptmann von Salzburg, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Michael-Pacher-Straße 36, 5010 Salzburg vom 23.9.19;
- Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg vom 29.10.2019;
- Oberösterreichische Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 30.10.2019;
- Standortanwalt Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 30.10.2019;
- Ing. Alfred Wolff, Bahnweg 3, 5211 Lengau vom 29.10.2019;
- Harald Schober, Bahnweg 4, 5211 Lengau vom 30.10.2019;
- Karin Thür, Bahnhofstraße 21, 5211 Lengau vom 29.10.19;
- Josef Schober, Bahnweg 6, 5211 Lengau vom 30.10.2019.

Die einzelnen angeführten Stellungnahmen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks Bearbeitung in der ergänzten zusammenfassenden Bewertung und auch der Projektleitung übermittelt. In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

Zuletzt wurde mit weiterem Edikt vom 10. Dezember 2019, GZ. BMVIT-820.390/0007-IV/IVVS4/2019, die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 9. und 10. Jänner 2020 kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage der zusammenfassenden Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000, von Dienstag den 17. Dezember 2019 bis einschließlich Mittwoch, den 8. Jänner 2020 bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

Die Veröffentlichung dieser beiden vorgenannten Edikte erfolgte jeweils im redaktionellen Teil der „Oberösterreichischen Nachrichten“, der Salzburger Nachrichten, sowie der Salzburger und Oberösterreich Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und im Internet auf der Homepage www.bmvit.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/steindorf_neumarkt.html des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, die Edikte an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Retournierung der Unterlagen:

Sämtliche mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte der Verfahrenseinleitung im Zeitraum vom 17. September 2019 bis 31. Oktober 2019 wurden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie retourniert. Nach Retournierung der mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Aushangexemplaren des Edikts kann festgehalten werden, dass die Kundmachung an der Amtstafel der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee in der Zeit vom 13.9.2019 - 31.10.2019, an der Amtstafel der Marktgemeinde Straßwal-

chen in der Zeit vom 16.9.2019 - 2.11.2019, an der Amtstafel der Gemeinde Köstendorf in der Zeit vom 13.9.2019 - 4.11.2019 und an der Amtstafel der Gemeinde Lengau in der Zeit vom 16.9.2019 - 31.10.2019 in ortüblicher Weise angeschlagen war.

Die mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen des Edikts vom 10. Dezember 2019, Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung, wurden von der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee in der Zeit von 17.12.19 - 8.1.20, von der Marktgemeinde Straßwalchen von 17.12.19 - 9.1.20, von der Gemeinde Köstendorf von 16.12.19 - 9.1.20 und von der Gemeinde Lengau von 12.12.19 bis 10.1.20 in ortsüblicher Weise angeschlagen und am 9. bzw. 10. Jänner 2020 retourniert.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der heute stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Anschließend führt der Verhandlungsleiter zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag und Gegenstand:

In der gegenständlichen Verwaltungssache wurde der beiliegende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. Juni 2019, ho. eingelangt am 3. Juli 2019 samt Beilagen auf Erteilung der erforderlichen Genehmigung vorgelegt und in Behandlung genommen.

Das gegenständliche Vorhaben sieht u.a. Ergänzungen zum mit Bescheid vom 26.3.2018, zu Geschäftszahl BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Vorhaben, Zulegung eines dritten Gleises zwischen dem Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen und der Haltestelle Neumarkt/Köstendorf (km 287,555 bis km 289,258 der Strecke 10102) sowie eine Bogenverbesserung im Bereich des Ausfahrtsbogens im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen (km 0,000 bis 1,082 der Strecke 26101), vor, nämlich den Umbau und die Elektrifizierung der Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg.

Weiters sieht das gegenständliche Vorhaben Änderungen des mit Bescheid vom 26.3.2018, zu Geschäftszahl BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018, genehmigten Projekts vor.

Die Projektergänzungen und -änderungen werden von der Behörde als Änderungen einer gemäß § 24f erteilten Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 beurteilt.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EISbG, Rodungs- und Trassengenehmigungsunterlagen) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens:

Das rechtskräftig genehmigte Vorhaben soll nunmehr geändert werden, um einerseits auf geänderte Rahmenbedingungen einzugehen bzw. aufgrund der Optimierung von Abläufen der ÖBB Infrastruktur-AG und andererseits soll, ergänzend zum rechtskräftig genehmigten Vorhaben, der Umbau und die Elektrifizierung der Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg, berücksichtigt werden.

Die Projektergänzungen, die sich aufgrund des sachlichen und zeitlichen Naheverhältnisses zum rechtskräftig genehmigten UVP-Projekt „Umbau und Gleiszulegung Steindorf bei

Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf“ (zu GZ BMVIT-820.390/0001-IV/IVV54/2018) ergeben, sind der „Umbau und die Elektrifizierung der Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Friedburg“ als diesbezügliche Projektergänzung zu behandeln, aus der sich die Durchführung des Änderungsverfahrens beim BMVIT ergibt. Die **Projektergänzungen** betreffen die Länder Salzburg und Oberösterreich und beinhalten ua. folgende Maßnahmen:

- Bogenverbesserungen zwischen Straßwalchen West bis Friedburg (km 1,900 bis km 5,094) für Vmax 100 km/h;
- Umbau des Bf. Friedburg (Errichtung eines Mittelbahnsteigs, eines schienengleichen Zugangs, Errichtung bzw. Änderung von Gleisen, Anpassung der SFE-Einrichtungen, Elektrifizierung von Bahnhofsgleisen, ausgen. Gleis 722a, Abtragungen u.a.);
- Errichtung einer Oberleitungsanlage vom Bf. Steindorf bis Bf. Friedburg;
- Errichtung einer P&R-Anlage im Bf. Friedburg;
- Neuerrichtung des Tragwerks Hainbachbrücke;
- Gleisneulagen, Unterbaurerneuerungen;
- Erneuerung von Entwässerungsanlagen.

Die **Projektänderungen** - im Vergleich zum rechtskräftig genehmigten Vorhaben - ergeben sich durch geänderte Rahmenbedingungen bzw. sind im Zuge der Optimierung von Abläufen Änderungen des genehmigten Projekts „Umbau und Gleiszulegung Steindorf bei Straßwalchen - Neumarkt-Köstendorf“ geplant. Folgende Anlagen bzw. Bereiche im Land Salzburg sind hievon betroffen:

- Oberbauanlagen: km 287,174 - km 287,281; km 287,515 - km 287,828; km 289,816 - km 290,106;
- Unterbauanlagen: km 287,212 - km 287,387;
- Entwässerungsanlagen: km 289,278 - km 289,812;
- Lärmschutzanlagen: km 287,449 - km 287,472; km 288,423 - km 288,800; km 289,829 - km 290,070;
- Objekte im Bereich der Verkehrsstationen Steindorf und Neumarkt/Köstendorf.

Rechtliche Grundlagen:

Der 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien-Salzburg“ wurde im gegenständlichen Abschnitt Attnang/Puchheim - Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989 (2. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt und unterliegt als solche wegen der im Rahmen des Projekts erfolgenden Maßnahmen einer UVP-Pflicht nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000. Gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken, durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Sie hat dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und des Genehmigungsantrags wird davon ausgegangen, dass allenfalls eine Genehmigung nach dem Salzburger Naturschutzgesetz (NSchG 1999) und dem Oberösterreichischen Natur- und Landschaftsschutzgesetz (Oö. NSchG 2001) erforderlich sein wird. Der entsprechende Antrag ist seitens der Projektwerberin bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 einzubringen.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1) die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,*
- b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,*
- c) auf die Landschaft und*
- d) auf Sach- und Kulturgüter*

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinander zu beiziehen sind,

2) Maßnahmen zu prüfen, durch die, schädliche, belästigende oder belastende, Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3) die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4) bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde -und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen - haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz 1989 (HIG), die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) unter Mitwirkung des Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) sowie die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. Forstgesetz 1975 (ForstG).

Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein. Die beantragten Projektergänzungen und Projektänderungen werden von der Behörde als Antrag zur Erteilung einer Änderungsgenehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 gewertet. Änderungen einer gemäß § 24f leg cit erteilten Genehmigung sind zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 leg cit nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 leg cit Gelegenheit hatten ihre Interessen wahrzunehmen.

Anzuwendende materiellrechtliche Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz 1989 (BGBl. Nr. 135/1989 idgF)

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunterneh-

mens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 leg cit) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine UVP durchzuführen ist. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 leg cit wurden vorgelegt.

Bei der Strecke mit der Nummer „26101 Steindorf bei Straßwalchen - Braunau“ handelt es sich um keine Hochleistungsstrecke im Sinne des HIG 1989, sondern um eine Nebenbahn und daher ist das HIG auf diese Strecke nicht anwendbar.

2. Eisenbahngesetz 1957 (BGBl. Nr. 60/1957 idgF)

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Durch das Vorhaben werden hauptsächlich Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG errichtet.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein - die projektrelevanten Fachgebiete umfassendes - Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a EisbG sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den Beweisthemen für die Gutachter gemäß § 24d UVP-G 2000 und die Gutachter gemäß § 31a EisbG hin:

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung

der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist verkürzt dargestellt, Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes. Beweisthema der zusammenfassenden Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000 ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idgF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird nach Fertigstellung vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

3. Wasserrechtsgesetz 1959 (BGBl. Nr. 215/1959 idgF)

Konkret werden im gegenständlichen Verfahren die materiellrechtliche Bestimmung des § 32 WRG (Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit im Sinne des § 30 Abs. 3 WRG beeinträchtigen - hier durch Versickerungen) mit zu behandeln sein. Inhaltlich-fachlich ist hier auf die zusammenfassende Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000 zu verweisen.

Diesbezüglich ist auf die bereits genannte (Sonder-)Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, das die Mitanzwendung aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen vorsieht.

4. Forstgesetz 1975 (BGBl. Nr. 440/1975 idgF)

Gemäß den §§ 17-20 ForstG ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In diesen Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Die gegenständliche Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 erfolgt somit unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (Trassengenehmigung), des Eisenbahngesetzes, des Forstgesetzes und des Wasserrechtsgesetzes.

Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Zur öffentlichen mündlichen Verhandlung und den Verhandlungsablauf:

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass sich eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag im Umlauf befindet und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Zum Verfahrensablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine kurze Projektdarstellung durch einen Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin sowie eine kurze Erläuterung der zusammenfassenden Bewertung durch die externe UVP-Koordination.

Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensordnung, dass sämtliche mündlich vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, bei Bedarf unter Hilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierte Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter weist unter Hinweis auf § 43 AVG darauf hin, dass während der Verhandlung nur am Wort ist, dem das Wort durch den Verhandlungsleiter erteilt wurde. Er ersucht die Verhandlungsteilnehmer nicht anderen Verhandlungsteilnehmern ins Wort zu fallen, sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken.

Ebenso ist von wie immer geartete Zwischenrufen, Geräuschen und dergleichen Abstand zu nehmen. Weiters wären Mobiltelefone auszuschalten oder lautlos zu stellen - Filmen, Fotografieren und Tonaufnahmen während der Verhandlung sind gemäß § 22 Mediengesetz zu unterlassen.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des ersten Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Nach Ende der Auflage- und Einwendungsfrist langten im Zuge der Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen, mündlichen Verhandlung für den 9. und 10. Jänner 2020 die folgenden Stellungnahmen ein.

Schriftliche Stellungnahme von Herrn Alois Buchner, Rabenschwand 19, 4894 Oberhofen, Sprecher des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg, per E-Mail vom 19. Dezember 2019:

Betreffend den Ausbau des Bahnhofes Straßwalchen möchten wir folgendes ausführen:

Die Bahnsteiglänge in Steindorf mit 160 m ist zu kurz - wie in den Planunterlagen ausgeführt (City Jet 75m + 75m =150m!), so sollte er nicht gebaut werden. In die Ausbauplanung muss sofort der zweite Bahnsteig für Fahrgäste Richtung Linz aufgenommen werden. Die ÖBB Planer, sagten mir: der Ausbau in Steindorf ist aufwärtskompatibel geplant! 1860 Unterschriften für einen dementsprechenden Ausbau müssen genügen! Für Steindorf müssen dementsprechende Unterführungen und P&R Größen sofort geplant werden (Anm. auf der Bundesstraßenseite). Verkehrsverlagerungsgrößen wie Sie von der Bevölkerung erwünscht, sind, dem vorliegenden Konzept nach, nicht möglich!!! Die Halte in Steindorf sollten laut Konzept auf 32 reduziert und Ein- und Umstiegsmöglichkeit können Richtung Linz nicht mehr wahrgenommen werden!!! Das lehnen wir und die ganze Region ab, da dies ein Rückschritt in die Verkehrlich Steinzeit wäre!!! Zur Information, im Flachgau befinden sich ca. 25 000 PKW, in der Gemeinde Straßwalchen, zu der auch Steindorf gehört ca. 5 600 PKW und ca. 7 500 Bewohner!!! Stellen Sie sich das vor, Straßwalchen erstickt im Autoverkehr und Steindorf auch! Mit diesem bereits geplanten Ausbau, Tritt – Verkehrlich derartige Verschlechterung auf, die den Gesamtausbau Kosten- und Umfangmäßig nicht rechtfertigt!!! Die Verlagerung des Regionalzuges von Straßwalchen nach Friedburg muss verhindert werden. Straßwalchen hat, im 2000 m Umkreis 4640 Bewohner und Friedburg hat nur 885 Bewohner!!! Steindorf - Friedburg – Braunau bekommt ja bis spätestens 2026 einen ½ Stundentakt und die durchgehende Elektrifizierung ab Friedburg!

Der geplante Ausbau von Friedburg ist deshalb zu hinterfragen - Umzuplanen!!!

In der Umgebung von der Haltestelle Neumarkt sollte auch das neue Schwimmbad, mit einem großen Parkhaus - mindestens 1 300 PKW Abstellplätze, die der Bahn- und Bus - Halte-Umsteigestelle und Schwimmbad großemäßig durch eine Potentialanalyse umzusetzen sind. Ein derartiges Grundstück in schöner Größe, ist gleich in der Nähe vorhanden.

Der Bahnhof Straßwalchen - ist dringend wie der Bahnhof Hallwang Elixhausen auszubauen!!! Verkehrspolitisch ist zu sagen, dass das Konzept Bahnhöfe und Haltestellen der kurzen Wege

– Abstimmen der Fahrpläne, Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Bus – Bus, Verkehr vermeiden – Verkehr verhindern wo es nur geht, sofort umgesetzt werden muss!!!

Alois Buchner

Ergänzende schriftliche Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, Membergerstraße 42, 5020 Salzburg, per E-Mail vom 8. Jänner 2019:

Mit Edikt vom 10.09.2019 hat das BMVIT das oben bezeichnete Vorhaben kundgemacht und als Einwendungsfrist den 31.10.2019 festgelegt. Binnen offener Frist erfolgte gemäß § 9 Abs 5 iVm § 24f Abs 8 und § 19 UVP-G am 29.10.2019 eine Stellungnahme der LUA vom 29.10.2019.

Mit Edikt vom 10.12.2019 hat das BMVIT die Anberaumung einer öffentlich mündlichen Verhandlung am 09. und 10.01.2020 kundgemacht.

Seitens der Umweltanwältin von Salzburg wurde überdies bereits im Vorverfahren eine Stellungnahme samt darin enthaltener Einwendungen abgegeben. Diese Einwendungen und die Einwendungen in der Stellungnahme vom 29.10.2019 bleiben aufrecht.

Da eine Teilnahme an der mündlichen Verhandlung aufgrund von Terminkollisionen nicht möglich ist, werden die sich aus den Einwendungen ergebenden fachlichen Erfordernisse formuliert, die bei der Umsetzung des Vorhabens einzuhalten sind, damit eine Bewilligung die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen erfüllt. Die nachfolgenden Punkte werden als Einwendungen fristgerecht vor der mündlichen Verhandlung übermittelt und sind als Auflagen in den Bescheid zu übernehmen:

- Um einen Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln zu vermeiden, sind Schlägerungen von Gehölzen generell außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit und damit außerhalb des Zeitraums 15.3. bis 1.8. eines jeden Jahres durchzuführen. Für Altbäume mit einem BHD ab 30 cm ist ein entsprechender Ersatz durch Außernutzungsstellung im Ausmaß von 1:2 vorzunehmen.
- Zur Vermeidung der Tötung von geschützten Reptilien und Amphibien ist eine ausreichende Zeit für die Baufeldfreimachung einzuplanen. Die Freigabe eines Baufeldes darf erst erfolgen, wenn über einen Zeitraum von mindestens 14 Tagen bei geeigneter Witterung in der Aktivitätszeit der Amphibien und Reptilien hier keine Tiere mehr angetroffen wurden.
- Bei der Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen sind direkt außerhalb des Eingriffsbereichs wieder freizusetzen. Eine Verbringung in derzeit von der Mauereidechse unbesiedelte Bereiche ist nicht zulässig. Die Anlage von Strukturen, die die Mauereidechse fördern, ist zu vermeiden.
- Bei der Umsetzung strukturverbessernder Maßnahmen entlang des betroffenen Abschnittes sind durch Anlage von Sandlinsen mit Versteckstrukturen gezielt Maßnahmen zur Förderung der Zauneidechse zu setzen.
- Eine Absicherung der Baustelle sowie der Baustelleneinrichtungen gegen ein Einwandern und die Tötung von geschützten Amphibien und Reptilien ist erforderlich und hat mit Amphibienzäunen gemäß RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, zu erfolgen.

- Falls geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden, sind Artenschutzmaßnahmen zu ergreifen, es sind jedenfalls ausreichende CEF-Maßnahmen erforderlich.
- Bei den Lärmschutzwänden sind die entsprechenden Vorgaben in der RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, einzuhalten. Zum Erhalt der Passierbarkeit für Kleintiere sind Öffnungen in den Sockelbrettern der Lärmschutzwände vorzusehen. Angrenzend an diese Öffnungen sind jeweils zwei Schwellenfelder derart zu behandeln, dass der Gleisschotter unter der Schiene entfernt wird und damit ein Unterwandern der Schiene für Kleintiere ermöglicht wird.
- Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten, wie beispielsweise die Außernutzungsstellung von geeigneten, hiebsreifen Altbäumen, sind in der Anzahl und Lage zu konkretisieren und müssen vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die Verwendung von Vogelschutzglas (ÖKO 09) ist auch an Flächen von unter 4 m² dann erforderlich, wenn die Gefahr des Vogelanzpralls aufgrund von Durchsicht gegeben ist.

Ergänzend wird festgestellt, dass laut Fachbeitrag Tiere das Fällen der Altbäume mit Ruhestätten im Ufergehölz am Hainbach bereits unabhängig vom gegenständlichen Eingriff erfolgt ist. Da damit Fortpflanzungs- und Ruhestätten u.a. von Vögeln und Fledermäusen vernichtet wurden, sind Maßnahmen wie die Außernutzungsstellung von Altbäumen wichtig und wünschenswert. Diese Maßnahme ist auch als geeignete Ersatzmaßnahme zu bewerten. Bei Vorschreibung der oben formulierten Maßnahmen und Auflagenvorschläge besteht seitens der Umweltanwältin kein Einwand gegen die Erteilung einer Genehmigung.

Mag. Markus Pointinger, Mag.^a Sabine Werner

Nach der Erörterung von allgemeinen Fragen erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

Stellungnahme von Gemeinde Lengau, 5211 Friedburg, Salzburger Straße 9, vertreten durch Herr LA Bgm. Erich Rippl:

Wenn im Zuge der UVP alle Stellungnahmen positiv bewertet werden und die Sicherheitsmaßnahmen für die Bevölkerung der Gemeinde Lengau eingehalten werden, dann stehen wir dem Projekt positiv gegenüber.

Erich Rippl e.h.

Stellungnahme von der Oberösterreichischen Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Baschinger:

Zum beantragten Vorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG wurden von der Oberösterreichischen Umweltanwaltschaft am 30. Oktober 2019 eine Stellungnahme verfasst. Diese Stellungnahme gilt vollinhaltlich, soll in weiterer Folge lediglich präzisiert werden:

Forderung 1 bleibt aufrecht.

Forderung 2 wird dahingehend präzisiert, dass die Umpflanzung der Versickerungsbecken mit Laubsträuchern in jenen Bereichen, wo aus Instandhaltungsgründen keine Bepflanzung dienlich ist, ausgespart werden kann.

Forderung 3 wird dahingehend ergänzt, dass entweder Rewisa-zertifiziertes Saatgut oder vergleichbares Saatgut für die Begrünung der Böschungen heranzuziehen ist.

Forderung 5: Dazu wurde am heutigen Tag der Verhandlung vorgebracht, dass in Bereichen mit höheren Sicherheitsanforderungen eine Farbtemperatur im Bereich von 4.000 K, in allen übrigen Bereichen 3.000 K zum Einsatz kommen. Die übrigen Punkte der Forderung 5 werden im noch zu erstellenden Beleuchtungskonzept übernommen.

Aus Sicht der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde besteht für das projektierte Vorhaben eine Bewilligungspflicht nach dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz. Wir empfehlen daher in das naturschutzrechtliche Einreichoperat die Forderungen der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde einzuarbeiten.

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Baschinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie inkl. Gewässerökologie, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler zur Stellungnahme der LUA Oö Dipl.-Ing. Baschinger:

Dipl.-Ing. Baschinger trägt die Forderungen (Maßnahmenvorschläge, sh ZB S 205) der LUA Oö wie bereits in der Stellungnahme vom 30.10.2019 dargelegt vor. Der SV verweist einerseits auf seine Ausführungen dazu in der Zusammenfassenden Bewertung, sh S 206, und formuliert zusätzlich die nachstehenden Auflagen:

Maßnahmenvorschlag 1 ist wie von der LUA gefordert im Bauprojekt umzusetzen.

Maßnahmenvorschlag 2 wird wie folgt präzisiert und ist im Bauprojekt umzusetzen:

„Ausschließlich die Versickerungsbecken sind mit Laubsträuchern zu umpflanzen (sofern die Platzverhältnisse dies gestatten). Dabei ist darauf zu achten, dass bei allen derart bepflanzten Versickerungsbecken ein ausreichender Zugang für Wartungsarbeiten gewährleistet ist.“

Maßnahmenvorschlag 3 wird wie folgt präzisiert und ist im Bauprojekt umzusetzen:

„Die neu entstehenden Bahndammböschungen sind wo es technisch möglich ist mit Rewisa-zertifiziertem Saatgut oder mit Saatgut mit nachweislich vergleichbarer Qualität für Magerwie-senböschungen zu begrünen. Die Humusaufgabe soll nicht mehr als 2-3 cm betragen.“

Hinsichtlich der Maßnahmenvorschläge 5 (Licht/Beleuchtung) und 4 und 6 (Baumpflanzungen) wird festgehalten:

Zu Maßnahmenvorschlag 5 wird auf die Ausführungen des SV für EMF, Licht und Beschattung verwiesen.

Zu Maßnahmenvorschlag 4 wird empfohlen, im Sinne einer klimafreundlichen Planung die Pflanzung von Bäumen auf der P&Ride Anlage im Verhältnis von 1 Baum pro 4 Parkplätzen zu prüfen und dies im Bauprojekt zu integrieren.

Zu Maßnahmenvorschlag 6 wird ebenfalls empfohlen, den Vorschlag der LUA im Bauprojekt umzusetzen.

Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler e.h.

Stellungnahme von Herr Schober Josef, Bahnweg 6, 5211 Lengau:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer Bahnhof Friedburg, Brunnenbesitzer

1. Im Bereich wo das Versickerungsbecken und das Einlaufbecken geplant sind, war früher ein 2 ½ m tiefer und 7 m breiter Graben, der in den 50/60/70 iger Jahren als „wilde“ Mülldeponie verwendet wurde. Es dürften sich dort problematische Altlasten befinden. Bei der Umsetzung des Projektes wäre eine entsprechende Ausführung zu bewerkstelligen.

2. Ende des 2. Weltkrieges fand im Bereich des Bahnhof Friedburg auch eine Bombardierung statt. Es könnten sich noch Blindgänger im Grabungsbereich befinden. Außerdem könnten auch Munitionsreste im Bereich der Sickerungsanlage vom Punkt 1 befinden.

Josef Schober e.h.

Stellungnahme von Frau Johanna Schober, Bahnweg 5, 5211 Friedburg:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainerin Bahnhof Friedburg

Wenn Lärmmessungen durchgeführt werden, sollen diesen den Tatsachen entsprechen und nicht an diesem Tag total veränderte Hup- und Fahrtöne gemessen werden.

Rechts und links vom Bahnhof Friedburg: Ich habe große Bedenken wegen der Baggerarbeiten im Rahmen der Oberflächenentwässerung, dass es dadurch zur Verunreinigung des Trinkwassers aufgrund der langjährigen großen Abfalldeponie entlang der Gleise kommen kann. Da diese Deponie immer nur stückweise, wenn sie voll war, mit Erde aufgeschüttet wurde. Vorsicht vor alten Kriegsdelikten auch im Graben.

Johanna Schober e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Geologie/Hydrogeologie und Grundwasser, Dr. Rainer Braunstingl, für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Dipl.-Ing. Peter Flicker, und für Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserchemie, Dipl.-Ing. Thomas Forsthuber, zu den Stellungnahmen von Frau Johanna Schober, Bahnweg 5 und Herrn Josef Schober, Bahnweg 6, beide 5211 Lengau:

Hinsichtlich der Stellungnahme der Frau Johanna Schober und des Herrn Josef Schober wird auf das Kapitel 4, im Konkreten die Punkte D001.1, D001.2, D001.5 und D002.1 der zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

Dipl.-Ing. Thomas Forsthuber e.h., Dr. Rainer Braunstingl e.h., Dipl.-Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ao. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Christian Kirisits zu den Stellungnahmen von Frau Johanna Schober, Bahnweg 5 und Herrn Josef Schober, Bahnweg 6, beide 5211 Lengau:

Die korrekte Ermittlung von Lärmindizes ist essentiell. Messungen zur Bestimmung der konkreten Immissionen sind dafür nicht ausreichend. Für die Ermittlung der Lärmindizes wird das konkrete Betriebsprogramm und eine schallausbreitungsgünstige meteorologische Situation berücksichtigt. Damit werden auch die für Anrainer ungünstigen meteorologischen Situationen wie bei Nacht oder Mitwindsituation bei der Berechnung zu Grunde gelegt. Mit dieser Methode wird vermieden, dass die Beurteilung von zufälligen meteorologischen oder betrieblichen Bedingungen abhängt, wie beispielsweise bei einer vom Einwender beschriebenen Messung in einem Zeitraum ohne Güterverkehr auftreten kann.

Christian Kirisits e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Eisenbahntechnik (technische Belange), Straßenbautechnik, Dipl. Ing. Markus Mayr, zur schriftlichen Stellungnahme von Herrn Alois Buchner (PSKNVS – Personenkomitee für neue Verkehrslösungen Salzburg):

Einleitend wird festgehalten, dass das Vorhaben „Umbau Steindorf bei Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf“ mit Bescheid des BMVIT vom 26.03.2018, ZI: BMVIT-820.390/0001-IV/IVV54/2018 rechtsgültig genehmigt ist.

Das hier gegenständliche Verfahren bezieht sich auf Projektänderungen zum genehmigten Vorhaben sowie auf eine Projektergänzung bezüglich der Elektrifizierung von Steindorf bei Straßwalchen – Friedburg.

Die vorgesehenen Projektänderungen der ÖBB-Infrastruktur AG sehen eine Reihe von Einzelmaßnahmen, jedoch keine generelle Änderung der Funktionalität und der Gleisanlagen / Gleiskonfigurationen im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen vor. Dieser bleibt in der genehmigten Konzeption gegenüber der rechtsgültigen Genehmigung des BMVIT unverändert

Die Stellungnahme ist sinngemäß in etwa analog zu einer Reihe von Punkten in der Stellungnahme der Kammer für Arbeiter und Angestellt Salzburg, zu welcher im Pkt. C001 in der zusammenfassenden Bewertung eine fachliche Stellungnahme abgegeben wurde. Auf diese Stellungnahme wird ergänzend verwiesen.

Das bereits genehmigte Vorhaben sieht im Bf. Steindorf einen 160 m langen Inselbahnsteig vor, welcher den Angaben des diesbezüglichen Betriebskonzepts („Einreichprojekt 2017“) entspricht. Aus Sicht der Eisenbahntechnik erscheint die Länge des Inselbahnsteigs plausibel und nachvollziehbar. Diese entspricht auch dem Betriebskonzept des hier ggstdl. Vorhabens „2019“ der Elektrifizierung Steindorf – Friedburg „Einreichprojekt 2019“, welches ebenso eine Bahnsteiglänge von 160 m im Bf. Friedburg vorsieht.

Mit dem Schlagwort der „Ausbauplanung für einen zweiten Bahnsteig für Fahrgäste in Richtung Linz“ ist offensichtlich die Errichtung eines zusätzlichen 210 m langen Inselbahnsteiges zwischen den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 der Weststrecke – analog der Stellungnahme der Kammer für Arbeiter und Angestellt Salzburg - gemeint. Ein solcher, zusätzlicher Inselbahnsteig ist im hier ggstdl. Änderungsprojekt nicht vorgesehen.

Die Konfiguration und betriebliche Nutzung des Bahnhofes Steindorf bei Straßwalchen bleibt wie im genehmigten Vorhaben gemäß der dort zugrundeliegenden Konfiguration des Betriebsprogramms (Umsteigebeziehungen im Bahnhof Neumarkt-Köstendorf, Nahverkehrshaltestelle im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen) als generelle Planungs- und Dimensionierungsgrundlage der Infrastruktur gleich.

Die geforderte Errichtung eines zusätzlichen Inselbahnsteiges zwischen den durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 würde einen kompletten Bahnhofsumbau bedingen, um den erforderlichen Platz für den Inselbahnsteig zu erhalten sowie die maßgebende Funktionalität des Bahnhofes für den umfangreichen Güterverkehr mit Vershubtätigkeiten sicher zu stellen

Im genehmigten Vorhaben sind im Betriebskonzept 2017 auf Basis des P&R-Konzepts des Landes Salzburg entsprechende Stellplätze vorgesehen und teilweise schon als Kontextprojekt (Neumarkt-Köstendorf) realisiert.

Eine zusätzliche Errichtung von P&R-Stellplätzen ist im hier ggstdl. Änderungsprojekt nicht vorgesehen. Solche können im Umfeld des Bf. Steindorf jederzeit zum gegebenen Zeitpunkt mit den dazu erforderlichen Anlagen errichtet werden. Ein solches Vorhaben ist primär dem Thema P&R zuzuordnen, welches jedoch aus Sicht des eisenbahntechnischen Sachverständigen in die gemeinsame Zuständigkeit des BMVIT/ÖBB, des Landes Salzburg und der Gemeinde zu zuordnen ist.

Der Bf. Straßwalchen (Weststrecke) war / ist nicht Gegenstand des bereits genehmigten Vorhabens bzw. des hier ggstdl. Änderungsprojekts. Lediglich informell wird angemerkt, dass sich die Haltestelle Straßwalchen West an der Strecke Steindorf – Braunau relativ zentral zur Wohnverbauung befindet.

In der hier ggstdl Elektrifizierung Steindorf – Friedburg ist der Ausbau des Bf. Friedburg mit einem Mittelbahnsteig vorgesehen, da als Zielsetzung des Projekts betrieblich ein S-Bahntakt Salzburg – Friedburg vorgesehen ist. Die Ablehnung des Ausbaus des Bf. Friedburg im Zuge dieses Elektrifizierungsabschnittes, mit dem Argument, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Elektrifizierung von Steindorf bis Braunau kommen soll, ist aus fachlicher Sicht nicht schlüssig und nachvollziehbar.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen wird insbesondere auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen – betriebliche Belange bzw. der anderen damit befassten Sachverständigen verwiesen.

Dipl. Ing Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb, Dr. Hans Wehr zur schriftlichen Stellungnahme des Personenkomitees für neue Verkehrslösungen Salzburg, Sprecher Alois Buchner vom 19.12.2019:

Im Wesentlichen enthält die Stellungnahme folgende Forderungen:

- Bahnsteiglänge in Steindorf ist zu vergrößern
- Errichtung eines zweiten Inselbahnsteiges im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen
- Keine Änderung der Linienführung der S-Bahn von Salzburg kommend in Richtung Friedburg (damit verbunden eine Reduzierung des Verkehrsangebotes im Regionalverkehr im Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen auf 32 Züge und keine Umsteigmöglichkeit in der Relation Mattigtal – Steindorf – Attnang-Puchheim – Linz)
- Hinterfragung des Ausbaues Steindorf – Friedburg.

Aus bahnbetrieblicher Sicht ist dazu folgendes festzustellen:

Die Stellungnahme deckt sich inhaltlich weitgehend mit der Stellungnahme der Kammer der Arbeiterkammer Salzburg vom 08.07.2019, siehe Punkt C001, Seite 207-209 der Ergänzung der zusammenfassenden Bewertung. Es wird daher auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in der Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung, Seite 210 verwiesen. Diese lautete wie folgt:

„Der Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen ist für Westbahnstrecke und Mattigtalbahn ein Unterwegsbahnhof für Personenfern-, Personennahverkehr und Güterverkehr.

Der Bahnhof ist wegen der in seinem Nahbereich befindlichen gut frequentierten Anschlussbahnen, die von hier aus bedient werden, sehr stark mit Verschubaufgaben belastet.

Der bestehende Anlagezustand für den Nahverkehr ist unzureichend (insbesondere schmale, zwischen den Durchfahrtsgleisen befindliche niedrige Bahnsteige, keine Barrierefreiheit, kaum Witterungsschutz etc.).

Das Projekt „Umbau des Bahnhofs Steindorf bei Straßwalchen und Gleiszulegung Steindorf – Neumarkt“ sah folgerichtig die Errichtung eines Inselbahnsteiges (2 Bahnsteigkanten) mit Fußgängertunnel vor. Dieser Bahnsteig ist ohne Gleisquerung über einen Fußgängertunnel barrierefrei erreichbar, die entsprechende Anordnung von Liften ist Projektbestandteil. Für Fahrgäste und Betriebsführung stellt dies eine erhebliche Verbesserung dar.

Die Lage dieses Bahnsteiges zwischen den für die Relation Salzburg – Mattigtal relevanten Gleisen lässt einen Halt für die Züge in und aus Richtung Linz nur über Fahren in die Ablenkung zu. Gemäß Verkehrskonzept für den Nahverkehr sind solche Halte nicht vorgesehen.

Für den Umbau des Bahnhofes Steindorf bei Straßwalchen liegt seit 26.3.2018 unter Zahl BMVIT-820.390/0001-IV/IVVS4/2018 ein UVP-Bescheid vor, der in Rechtskraft erwachsen ist. Gegenstand des laufenden Verfahrens bezüglich des Bahnhofs Steindorf sind lediglich die eingereichten geringfügigen Projektänderungen.

Die Errichtung eines zweiten Inselbahnsteiges (für die Relation Linz – Salzburg) würde einen Totalumbau des gesamten Bahnhofes erfordern.

Was die Anzahl der Nahverkehrshalte in der Relation Salzburg – Mattigtal betrifft, ist festzuhalten, dass diese auf der projektierten Eisenbahninfrastruktur möglich sind. Bedienhäufigkeit und Linienführung sind nicht Angelegenheit der Eisenbahninfrastruktur, sondern Sache der Verkehrsdienstbestellungen (also der Länder, Verkehrsverbünde und der Eisenbahnverkehrsunternehmen)."

Bezüglich der Bahnsteiglänge im Bahnhof Steindorf b. Straßwalchen von 160 m ist festzuhalten, dass diese Länge für eine Doppelgarnitur der heute überwiegend eingesetzten 3-Wagenzüge ausreichend ist (wie in der Stellungnahme selbst dargestellt wird).

Auf der Basis des P&R-Konzepts des Landes Salzburg sind im bereits genehmigten Vorhaben entsprechende Stellplätze vorgesehen und teilweise schon als Kontextprojekt (Neumarkt-Köstendorf) realisiert.

Zusätzliche Parkplätze können im Umfeld des Bf. Steindorf jederzeit zum gegebenen Zeitpunkt mit den dazu erforderlichen Anlagen errichtet werden. Ein solches Vorhaben liegt in der gemeinsamen Zuständigkeit des BMVIT/ÖBB, des Landes Salzburg und der Gemeinde.

Dr. Hans Wehr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie inkl. Gewässerökologie, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler, zur Stellungnahme der LUA Salzburg vom 8.1.2020:

In ihrer Stellungnahme vom 08.01.2020 erhebt die Landesumweltanwaltschaft Salzburg die Forderung, insgesamt neun Punkte als Auflagen in den Genehmigungsbescheid des BMVIT für das Vorhaben aufzunehmen.

Der SV verweist in dem Zusammenhang auch auf seine Ausführungen in Kap. 4, Äußerung zu B004 LUA Salzburg, S201 ff der „Zusammenfassenden Bewertung“ vom 09.12.2019.

- Zum ersten Aufzählungspunkt, Schlägerung von Gehölzen und Außer-Nutzung-Stellung von Altbäumen:
Die Fällungen der Bäume werden vorhabensgemäß (sh Vorhabenseinreichung Einlage D 01 01, Kap. 11.1.3.1, vierter Aufzählungspunkt) außerhalb der Vegetationsperiode zw. Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen. Damit ist gewährleistet, dass kein Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln erfolgt. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.
Aus Sicht des SV für Ökologie ist das Außer-Nutzung stellen von Altbäumen im Ausmaß von 1:2 nicht erforderlich. Bei den im Vorhabensgebiet angetroffenen Vogelarten handelt es sich um häufige und weit verbreitete ungefährdete Arten. Demzufolge ist die Pflanzung von sieben Bäumen als ausreichend anzusehen.
- Zum zweiten Aufzählungspunkt, ausreichend Zeit für die Baufeldfreimachung:
Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt präzisiert.
„Zur Vermeidung der Tötung von geschützten Reptilien und Amphibien ist bei der Baufeldfreimachung ausreichend Zeit einzuplanen. Baubedingte Eingriffe in den Oberboden dürfen erst nach unmittelbar davor erfolgter letztmaliger Absammlung von geschützten Amphibien und Reptilien erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht.“
- Zum dritten Aufzählungspunkt, bei Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen:
Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen.
„Bei der Baufeldfreimachung gefangene Mauereidechsen sind in geeignete, noch nicht von Mauer- oder Zauneidechsen besiedelte Habitats zu übersiedeln (sh Vorschreibung NSch Verfahren Umbau Steindorf – Neumarkt). Eine Verbringung in derzeit von der Mauereidechse

unbesiedelte Bereiche ist nicht zulässig. Die Anlage von Strukturen, die die Mauereidechse fördern, ist zu vermeiden. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht."

- Zum vierten Aufzählungspunkt, Förderung der Zauneidechse
Hinsichtlich des Themenkomplexes Zauneidechse - Mauereidechse führt die PW an, dass die Zauneidechse im Vorhabensgebiet weder bei eigenen Untersuchungen nachgewiesen wurde noch in der Biodiversitätsdatenbank des Landes Salzburg in diesem Gebiet gelistet ist. Gezielte Maßnahmen zur Förderung der Zauneidechse sind aus Sicht des SV hier nicht erforderlich.
- Zum fünften Aufzählungspunkt, Absicherung der Baustelle gegen Einwandern und Töten von Amphibien:
Die PW hat dafür die Maßnahmen ÖKO Bau 12 und ÖKO Bau 13, beide (SF) formuliert. Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen.
„Eine Absicherung der Baustelle sowie der Baustelleneinrichtungen gegen ein Einwandern und die Tötung von geschützten Amphibien und Reptilien ist erforderlich und hat mit Amphibienzäunen gemäß RVS 04.03.11, Amphibienschutz an Verkehrswegen, zu erfolgen. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht."
- Zum sechsten Aufzählungspunkt, Beeinträchtigung geschützter Fortpflanzungs- und Ruhestätten:
Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen.
„Falls geschützte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigt werden, sind Artenschutzmaßnahmen zu ergreifen, es sind jedenfalls ausreichende CEF-Maßnahmen erforderlich. Die Kontrolle obliegt der ökologischen Bauaufsicht."
- Zum siebenten Aufzählungspunkt, Passierbarkeit von Lärmschutzwänden:
Die Forderung betreffend Lärmschutzwände ist nicht relevant, da eine Errichtung von Lärmschutzwänden für die Vorhabensergänzung nicht vorgesehen ist.
- Zum achten Aufzählungspunkt, Konkretisierung von Maßnahmen in Anzahl und Lage:
Dieser Auflagenvorschlag wird wie folgt übernommen.
„Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten sind ggf. für das Naturschutzverfahren in der Anzahl und Lage noch zu konkretisieren. Diese Maßnahmen müssen jedenfalls vor Eingriffsbeginn wirksam sein. Die Kontrolle der Maßnahmenwirksamkeit obliegt der ökologischen Bauaufsicht."
- Zum neunten Aufzählungspunkt, Vogelschutzglas:
Sh. dazu auch „Ergänzende Information“ der PW (Beantwortung der Fragen der SV) vom Oktober 2019
Die PW hat die Maßnahme ÖKO 09 dahingehend erweitert, dass nun bei allen Glasflächen im Außenbereich, die Durchsicht aufweisen, Vogelschutzglas eingesetzt wird.

Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler e.h.

Erklärung des Verhandlungsleiters:

Am 9. Jänner 2020 um 16:15 Uhr wird nach Umfrage festgestellt, dass für den heutigen Tag keine Fragen an die Sachverständigen mehr vorliegen und erklärt, dass der erste Verhandlungstag abgeschlossen wird und die Verhandlung am 10. Jänner 2020 um 09:00 Uhr im gleichen Verhandlungslokal fortgesetzt wird.

Mag. Michael Andresek e.h.

2. Verhandlungstag am 10. Jänner 2020

Am 10. Jänner 2020 wird um 9:00 Uhr die Verhandlung fortgesetzt. Da die Mehrzahl der Verhandlungsteilnehmer bereits am Vortag anwesend war, wird einvernehmlich auf die allgemeine Einführung und die Rechtsbelehrung verzichtet.

Eingangs erfolgt die Erörterung von Fragestellungen aus den Rednerlisten.

Im Anschluss daran wird mit der Aufnahme der Stellungnahmen und Beantwortungen der Sachverständigen in die Verhandlungsschrift fortgesetzt:

Ergänzende Stellungnahme von Herr Schober Josef, Bahnweg 6, 5211 Lengau:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer Bahnhof Friedburg, Brunnenbesitzer

Gründerzeitgebäude Bahnhof Friedburg: Im Zuge der Umbauarbeiten soll das Vordach abgetragen werden. Beim Rückbau soll darauf geachtet werden, dass ein harmonischer Zustand erreicht wird. Man kann sich ev. an historischen Aufnahmen vom Bahnhofsgebäude oder alten Plänen orientieren und das Bundesdenkmalamt kontaktieren.

Verschublärm in der Nacht: Durch den verdichteten Personenverkehr befürchte ich eine Verdichtung des Verschubverkehrs in der Nacht nach der Elektrifizierung. Ich rege daher an, künftig ein leiseres Triebfahrzeug für Verschub und Verladung zu verwenden.

Josef Schober e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ao. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Christian Kirisits zur Stellungnahme von Herrn Josef Schober, Bahnweg 6, 5211 Lengau:

Die Projektwerberin hat in ihrem technischen Bericht Schalltechnik (Einlage 02 01) ab Seite 36 die Thematik Verschub beschrieben. Dabei sind die einzelnen Verschubtätigkeiten, unter anderem auch die vom Einwender beschriebene Bedienung der Anschlussbahn Lagermax enthalten. Diese Angaben waren die Basis zur Ermittlung von schalltechnischen Beurteilungspegeln. Nachdem Verschub für Anrainer besonders belästigend wirken kann, wird dabei die Geräuschcharakteristik durch Verwendung eines Anpassungswertes von +5 dB berücksichtigt. Dieser Beurteilungspegel war die Grundlage für den SV Humanmedizin um Belästigung und Gesundheitswirkungen zu beurteilen. Damit wurde ein höchstwahrscheinlich eintretendes Betriebsszenario für den Verschubbetrieb in den Beurteilungspegeln integriert.

Dr. Christian Kirisits e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Kulturgüter/Denkmalerschutz, Dr. Peter Höglinger zur Stellungnahme von Hrn. Josef Schober am 10.01.2020:

Seitens PW wurde bereits im Vorfeld Kontakt mit dem Bundesdenkmalamt (BDA) hinsichtlich geplanter Veränderungen am Aufnahmegebäude des Bahnhofs Friedburg hergestellt und wurde von den zuständigen Abteilungen BDA (d.h. Rechtsabteilung bzw. Abt. für Spezialmaterien) kein Einwand gegen die geplante Entfernung eines Vordaches erhoben bzw. im Falle einer zwischenzeitlichen Unterschutzstellung des Objektes eine positive Bewilligung im Rahmen eines Veränderungsverfahrens nach § 5 DMSG in Aussicht gestellt.

Dr. Peter Höglinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Beleuchtung, Beschattung, Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Baschinger:

Zur eingebrachten Präzisierung der Forderung hinsichtlich Beleuchtungsanlagen wird festgehalten:

Beleuchtungsanlagen der ÖBB werden entsprechend den aktuellen Regeln geplant. Zu diesen Regeln zählt auch die ÖNORM O 1052 bei der u.a. Maßnahmen zur Verringerung der Störwirkung auf die Umwelt festgelegt werden. (z.B. Leuchtausrichtung von oben nach unten, Einsatz von geschlossenen Leuchten, Reduzierung des Beleuchtungsniveaus während der Nachtstunden,)

Aus fachlicher Sicht wird festgehalten, dass im Rahmen der Detailplanung der Beleuchtungsanlagen die Forderung der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde hinsichtlich Beleuchtungsanlagen soweit nicht bereits vorgesehen zu berücksichtigen sind. Ausgenommen sind jene Anforderungen (z.B. Mindestbeleuchtungsstärken und Farbtemperaturen für die Sicherheitsanforderungen) die der Forderung der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde entgegenstehen

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG:

Einleitend wird auf den Antrag vom 17.06.2019, alle nachfolgenden Stellungnahmen, Ergänzungen und Informationen sowie die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die UVE und das Gutachten gemäß § 31a EISB, verwiesen.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das Vorhaben Einwendungen oder widersprechende oder verspätete Anträge erstattet wurden, mögen diese, sofern die Projektwerberin ihnen nicht ausdrücklich zustimmte, ab- bzw. zurückgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung ersucht.

I. ALLGEMEINE THEMEN:

1. Lärm- und Erschütterungsschutz

Lärm - Betriebsphase:

Die SchIV stellt auf den Schutz der menschlichen Gesundheit ab. Ihre Grenzwerte bilden eine ausreichende Grundlage für die Beschreibung und Bewertung lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens; sie genügen der Anforderung einer sachlich gerechtfertigten, bundesweit einheitlichen Anwendung von Lärmschutzstandards auf dem Stand der Technik. Forderungen nach ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen, die über die projektierten Maßnahmen bzw. zwingende Maßnahmenvorschläge des UVP-Gutachters für Lärmschutz hinausgehen, sind als sachlich nicht gerechtfertigt ab- bzw. zurückzuweisen.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht auch nicht unionsrechtlichen Vorgaben der Richtlinien 85/337/EWG vom 27.06.1985 und 2002/49/EG vom 25.06.2002 (letztere umgesetzt durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl I 60/2005), da diese keine spezifischen Vorgaben hinsichtlich einzuhaltender Grenzwerte normieren.

Die Guidelines der WHO haben grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar.

Laut Prognoseberechnungen sind die aus der Ist-Situation abgeleiteten Grenzwerte der SchIV für die Tageszeit an allen Referenzpunkten eingehalten. Für den Nachtzeitraum sind

bei acht Wohnobjekten Überschreitungen der Grenzwerte der SchIV zu erwarten. Für diese Wohnobjekte ist der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. Schallschutzdämmern vorgesehen. Im Vergleich zur Nullvariante beruht die Veränderung der schalltechnischen Auswirkungen in erster Linie auf der Anhebung der Geschwindigkeit auf V_{\max} 80 km/h bzw. 100 km/h. Zusätzlich wurde das Erfordernis bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände udgl.) für Wohnobjekte, bei denen Immissionserhöhungen > 0 dB für die ganzzahlig gerundete Differenz zwischen Planfall und Nullvariante und für die ein $L_{\text{night}} > 55$ dB im Planfall zu erwarten sind, geprüft. Es konnte nachgewiesen werden, dass bei Errichtung bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen das Wirtschaftlichkeitskriterium gemäß § 5 Abs. 3 SchIV nicht eingehalten wird.

Bei projektgemäßer Ausführung kommt es zu keiner unzulässigen Lärmbelastung. Eine Überprüfung der Wirksamkeit der angewendeten Maßnahmen im Zuge der Inbetriebnahme ist vorgesehen, im Regelbetrieb werden keine weiteren Kontrollen notwendig sein.

Erschütterungen:

Bei projektgemäßer Ausführung des Vorhabens ist sowohl für Anrainer als auch für Bauwerke ein ausreichender Erschütterungsschutz gemäß den relevanten ÖNORMEN gegeben.

2. Information über die Bauabwicklung

Die teilweise Durchführung der zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Baumaßnahmen zu Nachtzeiten und am Wochenende ist aufgrund der das Eisenbahnunternehmen treffenden Betriebspflicht zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs unvermeidlich, wird aber gemäß dem Bauprogramm auf das baulegistisch mögliche Minimum reduziert, um Belästigungen von Anrainern möglichst gering zu halten. Die Projektwerberin wird die Anrainer über die Bauabwicklung ausreichend und zeitgerecht informieren und auch eine Ansprechperson vor Ort namhaft machen.

3. Schäden

Das Projekt beinhaltet ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden. Allenfalls dennoch auftretende Schäden werden nach Maßgabe der zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

Die Projektwerberin kann nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen verantwortlich gemacht werden.

4. Hochbaubeweissicherung

Die Projektwerberin lässt Beweissicherungen von Objekten innerhalb des von den Sachverständigen determinierten Nahebereiches durch unabhängige Sachverständige durchführen. Das Ergebnis der Beweissicherung wird den Betroffenen zur Verfügung gestellt.

5. Brunnen

Das Projekt sieht auch Beweissicherungen für Brunnen vor. Dabei soll festgestellt werden, ob und inwieweit Wassernutzungen durch das Projekt quantitativ und qualitativ beeinflusst werden. Soweit es zu nachteiligen Auswirkungen kommt, wird hierfür im Rahmen der geltenden Rechtslage Ersatz geleistet.

Soweit ein Eingriff in wasserrechtlich geschützte Rechte (siehe § 12 WRG) erforderlich wird, sind der Projektwerberin gegebenenfalls die Zwangsrechte im Sinne der §§ 60 ff WRG einzuräumen.

6. Einbauten

Mit den Eigentümern der Einbauten wird zeitgerecht Kontakt aufgenommen und erforderli-

chenfalls die Verlegung von Einbauten veranlasst. Die Kostentragung erfolgt gemäß den vorliegenden Vereinbarungen.

7. Zufahrten und Wege

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 Eisenbahngesetz aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt. Mögliche Einschränkungen während der Bauphase erfolgen in Abstimmung mit den Grundeigentümern.

8. Oberflächenabflussverhältnisse

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

9. Luft

Nach § 2 Abs. 10 Abs. 1 Z 1 IG-Luft iVm § 13 Abs. 1 IG-Luft sind Eisenbahnanlagen, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt, vom Anwendungsbereich des IG-Luft ausgenommen. Gemäß § 2 Abs. 10 Z 2 IG-Luft sind auch Schienenfahrzeuge iSd EisbG vom Anwendungsbereich des IG-Luft ausgenommen.

Die Projektwerberin hat als Infrastrukturunternehmen keine Möglichkeit, auf die Traktionswahl eines EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmens) Einfluss zu nehmen. Dies entspricht auch der Judikatur des VfGH (Entscheidung zur 3. Piste Flughafen Wien).

10. Grundeinlöse

Der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgt auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt.

Erforderlichenfalls werden Grenzzeichen im Baubereich gesichert und nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die Auswahl bzw. Versetzung von Grenzzeichen erfolgt nach Maßgabe des Bestandes und nach den Vorgaben des Vermessungsgesetzes.

Bei Dienstbarkeiten ist das Ausmaß der Einschränkungen durch die jeweilige Dienstbarkeitsdefinition beschränkt.

Die Projektwerberin strebt privatrechtliche Einigungen mit den Liegenschaftseigentümern auf Basis der Gutachten an und wird mit den Betroffenen Kontakt aufnehmen um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

II. STELLUNGNAHME ZU DEN AUSFÜHRUNGEN DES UVP-SACHVERSTÄNDIGEN FÜR ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ:

Mit Bezug auf die vom SV für Erschütterungen und Körperschall vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen zu Projektänderung SN.ET.03 (Besohlung „weich“ der Weiche 152 und Verdichtung des Unterbaus auf EV2=200 MPa / Seite 60 und Seite 223 der „Zusammenfassenden Bewertung“) wird aus Sicht der Projektwerberin Folgendes angemerkt:

- Die Ausführung der Weiche 152 als auf die Weichengeometrie abgestimmte besohlte Weiche wird zugestimmt
- Es bestehen jedoch bautechnische Probleme mit einer Erhöhung der Untergrundsteifigkeit auf EV2 = 200 MPa durch Verdichtungsmaßnahmen, da die Weiche in einer kurzfristigen Gleissperre auf der dicht befahrenen Weststrecke eingebaut werden muss und auf Grund der Lage in einem Einschnitt nur eine sehr beschränkte Zugänglichkeit für Verdichtungsgerät besteht.

- Die Lage im Einschnitt ist aber erschütterungstechnisch günstig, da die Gebäude über den Gleisen liegen und die Schwingungen bevorzugt in tiefere Bodenschichten abgeleitet werden und weil die Bodensteifigkeit im Einschnitt – auch auf Grund des langen Bestehens der Eisenbahnstrecke – vermutlich auch ohne zusätzliche Verdichtungsmaßnahmen ausreicht, um ein steifes Auflager für die Schwellenbesohlung darzustellen.
- Eine Neudurchführung der auch vom SV angesprochenen Vergleichsmessung Marktnerholz 15 hat darüber hinaus ergeben, dass bei einer angenommenen Verdopplung der Schwinggeschwindigkeiten durch das Weichenherz weiterhin guter Erschütterungsschutz eingehalten werden kann.

Die ÖBB schlagen daher den Einbau einer weich besohlenen Weiche ohne zusätzliche mechanische Verdichtungsmaßnahmen vor.

III. STELLUNGNAHME ZU DEN NACH ABLAUF DER EINWENDUNGSFRIST ABGEGEBENEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN:

Zur Stellungnahme des Personenkomitees für eine neue Verkehrslösung Salzburg, Sprecher Alois Buchner vom 19.12.2019:

Die baulichen Maßnahmen im Bereich zwischen Neumarkt/Köstendorf, Steindorf und Friedburg wurden zwischen ÖBB und den Ländern OÖ und Salzburg abgestimmt und in entsprechenden Übereinkommen festgehalten. Darüber hinaus ist das Vorhaben Steindorf/Straßwalchen – Neumarkt/Köstendorf bereits mit Bescheid vom 18.03.2018, GZ. BMVIT-820.390/0001-IV/IVV/54/2018, rechtskräftig genehmigt und steht bereits in Bau.

Die Errichtung eines Parkdecks in Neumarkt/Köstendorf sowie der Umbau des Bahnhofs Straßwalchen sind nicht Verfahrensgegenstand.

Zur Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 08.01.2020:

Durch die Fällung von sieben Bäumen sind nur häufig vorkommende bzw. weit verbreitete, ungefährdete Vogelarten betroffen. Als Maßnahme für den Verlust ist die Pflanzung von sieben Bäumen vorgesehen. Diese Maßnahme wird als ausreichend erachtet. Eine Außernutzungsstellung von Bäumen wird als nicht erforderlich erachtet.

Das Bergen von Reptilien erfolgt jedenfalls vor Beanspruchung relevanter Reptilienlebensräume und richtet sich zeitlich nach dem tatsächlichen Bauablauf unter Berücksichtigung der Phänologie der Reptilien und in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Dem Umstand, dass die Mauereidechse in Salzburg nicht als autochthones Faunenelement gilt, wird bei beiden Vorhaben insofern Rechnung getragen, als die Anlage von Ersatzhabitaten lediglich im näheren Umfeld bereits besiedelter Standorte erfolgt.

Die Zauneidechse wurde hingegen weder im Rahmen der systematischen Erfassungen (im Zuge derer auch gezielt auf ein Vorkommen der Zauneidechse geachtet wurde) nachgewiesen, noch liegen Nachweise aus den Daten der Biodiversitätsdatenbank vor. Die Art ist innerhalb der Gruppe der Reptilien vergleichsweise leicht zu erfassen. Spezielle Maßnahmen für die Zauneidechse werden daher als nicht erforderlich erachtet.

Zur Absicherung des Baufeldes sind Abplankungen vorgesehen, die wird für Amphibien unüberwindbar ausgestaltet werden (z.B. mittels Amphibienzaun und Überstiegschutz). Die genaue Ausführung und lagemäßige Festlegung erfolgt im Zuge der Detailplanung im Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht. Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist im Ergänzungsprojekt „Steindorf/Straßwalchen – Friedburg“ nicht vorgesehen.

Zur Sicherung der Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen) ist die Anlage von Strukturelementen für Reptilien (insbesondere für die Mauereidechse) sowie das Anbringen von Fledermauskästen vorgesehen. Bezüglich der Lage wird auf die Ausführungen in Punkt E.3 der ergänzenden Unterlagen vom 15.10.2019 verwiesen.

Die Anlage der Ersatzhabitats für Reptilien und das Anbringen der Nistkästen für Fledermäuse erfolgt vor dem Eingriff in die Habitats bzw. vor den Schlägerungsarbeiten. Der Umsetzungszeitpunkt richtet sich nach dem tatsächlichen Bauzeitplan in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht.

Bei durchsichtigen Glasflächen im Außenbereich wird Vogelschutzglas verwendet.

IV. STELLUNGNAHME ZU DEN IN DER VERHANDLUNG AM 09.01.2020 UND 10.01.2020 ABGEGEBENEN EINWENDUNGEN:

Zur Stellungnahme von Herrn Josef Schober und Frau Johanna Schober am 09.01.2020:

Die Überprüfung über eine vermerkte Altlast oder einen vermerkten Altstandort beim Land OÖ am 11.11.2019 für den Bereich unmittelbar westlich der Bahntrasse zwischen km 3,970 und 4,250 (Bhf. Friedburg) war negativ. Der bereits in den Einreichunterlagen, Fachbeitrag Abfallwirtschaft 2019 dargestellte "Altstandort Bahnhof und Lagerhaus Schwöll" berührt zu einem kleinen Teil GN 3039 der KG 40115 Lengau. Westlich der Bahntrasse sind gem. Aufzeichnungen des Landes OÖ (Quelle UBA) keine weiteren Altstandorte bzw. Altablagerungen vermerkt. Historische Luftbilder etwa aus den Jahren 1953/54 zeigen einen früheren Graben, der nach Anrainerinformationen in späterer Zeit mit undefiniertem Müll verfüllt wurde. Die Ergebnisse der orientierenden Erstuntersuchungen (SS 6/18) zeigen für den Bereich Versickerungsbecken 3+4 Qualitäten einer Reststoffdeponie (DVO 2008). Für die Einstufung der Vorbelastung im Abschnitt 2- Bhf. Friedburg (km 3,888 bis km 4,496) ergibt sich keine Änderung. Sie ist gem. Einreichprojekt mit "hoch" eingestuft. Im Falle der Ausführung sind insbesondere die Maßnahmen ABF Bau 01 (SF), ABF Bau 03 (SF) sowie ABF BWS 01 (SF) zu berücksichtigen. Demnach wird in der weiteren Projektphase diese Verunreinigung weiterführend zu erkunden, räumlich einzugrenzen, abfallchemisch zu charakterisieren und im Zuge des Baus nachweislich zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen sein.

In Anbetracht dessen ist im Zusammenhang mit bestehenden Verdachtsflächen bzw. Altablagerungen mit keiner Beeinflussung des Grundwasserkörpers zu rechnen.

Bei jedem Bauvorhaben der ÖBB wird eine Vorstudie gemäß. ONR 24406-1 zum Thema Kriegsrelikte/Kampfmittelrisiko erstellt, aus der die weiteren Maßnahmen abgeleitet werden. Sollten kampfmittelsicherheitstechnische Maßnahmen erforderlich sein, werden diese weitestgehend vor Baubeginn abgearbeitet. Eine solche Vorstudie wurde bereits durchgeführt.

Zur Stellungnahme des Landesumweltanwaltschafts Oberösterreich am 09.01.2020:

Die Anpflanzung von Bäumen im Bereich der Park- & Ride-Anlage ist insofern problematisch, als dadurch Parkplätze verloren gehen und mit zusätzlichen Erhaltungsmaßnahmen (Vegetationskontrolle, Rückschnitt von Ästen, Wurzelwuchs unter der befestigten Fläche) zu rechnen ist. Die Projektwerberin beantragt daher von der Vorschreibung einer entsprechenden Maßnahme abzusehen.

Zur Stellungnahme von Herrn Josef Schober am 10.01.2020:

Am Aufnahmegebäude des Bahnhofs Friedburg soll lediglich das Vordach abgetragen werden. Diese Maßnahme wurde mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt. Das Denkmalschutzamt erhob keinen Einwand, da das Vordach erst in den 1960er-Jahren errichtet wurde (vgl. E-Mail vom 01.02.2018).

Mag. Andreas Netzer, Mag.^a Brigitte Winter, DI Christian Höss, DI Marcus Jungwirth

Stellungnahme des Sachverständigen für Erschütterungsschutz, Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser zur Schlussstellungnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG:

Die geforderte Maßnahme bei der Projektänderung SN.ET.03 eine Weiche auf „weicher Schwellenbesohlung“ auszuführen wird dahingehend präzisiert, dass die geforderte Verdichtung des Unterbaus in Hinblick auf die jahrhundertlange, dichtbefahrene Bahntrasse als nicht zwingend erforderlich anzusehen ist, da die Bodensteifigkeit verkehrsbedingt bereits erhöht worden ist. Die zusätzliche Verdichtung kann daher entfallen, jedoch ist die vorhandene Verdichtung des Planums messtechnisch (dynamische Messung) zu erfassen und das Ergebnis der Behörde vorzulegen.

Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser e.h.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Um 11:00 Uhr wird durch Umfrage festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Zur Wortmeldung von Herrn Josef Schober vom 10.1.2010 wurde hinsichtlich des Vorbringens zum Bahnhof Friedburg der an diesem Tag nicht anwesende Sachverständige für Denkmalschutz, Dr. Höglinger, telefonisch um fachliche Aussage ersucht. Die Replik von Dr. Höglinger wurde per E-Mail an die UVP-Koordination übermittelt, vom Verhandlungsleiter verlesen und in die Verhandlungsschrift übernommen.

Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen worden. Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die im Zuge der Verhandlung gezeigten Präsentationen der Behörde, der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der UVP-Koordination werden der Verhandlungsschrift als Anlagen 1 bis 3 angefügt.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Da durch das heutige Verhandlungsergebnis die Sache nunmehr zur Entscheidung reif ist, wird das Ermittlungsverfahren durch den Verhandlungsleiter gemäß § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm § 39 Abs. 3 AVG durch Verfahrensordnung für geschlossen erklärt.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Die Verhandlung wird um 11:00 Uhr geschlossen.

Mag. Michael Andresek e.h.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

9. und 10. Jänner 2020, 13:00 – 16:15 Uhr und 9:00-11:00 Uhr = 5 Stunden 15 Minuten = 11 Halbstunden = 44 Halbstunden für vier Amtsortane des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Für die Bundesministerin:

Mag. Michael Andresek