

ÖBB-Strecke Wien-Salzburg Wels Güterterminal; Ausbau Feststellung gemäß § 24 Abs. 5 iVm § 23b UVP—G 2000

Bescheid

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 29. Oktober 2020 auf Feststellung, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, wie folgt:

Spruch

Dem Antrag wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, dass für den Umbau des Abschnittes Wels – Verschubbahnhof (Terminal Wels) der ÖBB-Strecke Wien-Salzburg nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildender Unterlagen, **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach § 23b sowie § 3 und § 3a iVm Anhang 1 Z 11 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF **durchzuführen** ist:

1. Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, Praterstern 3, 1020 Wien vom 29. Oktober 2020
2. Beilage 1 zum Feststellungsantrag – Darlegung der Grundzüge des Vorhabens erstellt von der RaumUmwelt® Planungs-GmbH, Neubaugasse 28, 1070 Wien vom August 2020
3. Beilage 2 zum Feststellungsantrag – Übersichtslageplan vom August 2020

Rechtsgrundlagen

§§ 24 Abs. 2, 5 und 23b Abs. 2 sowie § 3 und § 3a iVm Anhang 1 Z 11 UVP-G Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF

Begründung

A. Zum Verfahrensablauf

Für den Ausbau des Terminal Wels hat die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft mit Antrag vom 29. Oktober 2020 auf Feststellung gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000, dass die gegenständlichen Ausbaumaßnahmen keinen Tatbestand im Sinne der §§ 3 und 3a iVm Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 oder 23b UVP-G 2000 erfüllen und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen gestellt und in der Beilage die Grundzüge des Vorhabens dargestellt sowie einen Übersichtslageplan beigelegt.

Begründet wurde der Antrag insbesondere damit, dass für die am Terminal Wels vorgesehenen Maßnahmen keine Berührung von Schutzgebieten nach Anhang 2 UVP-G 2000 erfolgt, der Tatbestand des „Terminal“ gemäß Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 nicht anwendbar ist, keine Kumulation mit anderen Vorhaben gemäß § 3a Abs 6 UVP-G 2000 erfolgt und die Tatbestände „Hochleistungsstrecke“ gemäß § 23b UVP-G 2000 sowie „Bundesstraße“ gemäß § 23a UVP-G 2000 ebenfalls nicht anwendbar seien.

Diesem Antrag war ein eine Darlegung der Grundzüge des Vorhabens sowie eine Übersichtskarte, jeweils erstellt von der RaumUmwelt®Planungs-GmbH, Neubaugasse 28, 1070 Wien vom August 2020 angeschlossen.

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 haben neben dem Projektwerber/der Projektwerberin die mitwirkenden Behörden, der Umweltschutzbeauftragte und die Standortgemeinden im Verfahren zur Feststellung, ob ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, Parteistellung.

Gemäß § 2 Abs. 1 UVP-G 2000 sind mitwirkende Behörden jene Behörden, die nach den Verwaltungsvorschriften

1. für die Genehmigungen oder Überwachung des Vorhabens zuständig wären, wenn für das Vorhaben nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen wäre,
2. für die Überwachung des Vorhabens oder die Erlassung von zur Ausführung des Vorhabens (Errichtung oder Betrieb) notwendigen Verordnungen zuständig sind oder
3. an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind.

Der oben genannte Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG samt Übersichtskarte wurden daher seitens der Behörde gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 mit Schreiben vom 7. Dezember 2020, GZ. 2020-0.804.105,

- Dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Gruppe UVP- und AWG Anlagen, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz
- dem Magistrat der Stadt Wels, Stadtplatz 1, 4600 Wels
- der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land, Herrengasse 8, 4602 Wels
- der Stadtgemeinde Marchtrenk, Linzer Straße 21, 4614 Marchtrenk

- der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz
- dem Landeshauptmann von Oberösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Kärntner Straße 10-12, 4021 Linz

sowie

- dem Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Obere Donaustraße 13-15, 1020 Wien

zur Kenntnis übermittelt und diesen im Sinne der Bestimmung des § 45 Abs. 3 AVG Gelegenheit gegeben, binnen vier Wochen ab Zustellung des Schreibens hierzu Stellung zu nehmen.

Weiters wurde auch die Wirtschaftskammer Oberösterreich Hessenplatz 3, 4020 Linz als Standortanwalt von der Einleitung des Feststellungsverfahrens verständigt.

Folgende schriftliche Stellungnahmen sind innerhalb offener Frist bei der Behörde eingelangt:

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 15.12.2020
- Stadt Wels, Stadtplatz 1, 4600 Wels vom 22.12.2020
- Oberösterreichische Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 04.01.2021
- Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Wasserwirtschaft / Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 05.01.2021

Seitens der Abteilung E2 des ho. Bundesministeriums (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge), die im Einsichtswege über die Einleitung des gegenständlichen Feststellungsverfahrens informiert wurde, wurde nachträglich eine Stellungnahme vom 29. Jänner 2021 vorgelegt.

Weitere Stellungnahmen sind nicht eingelangt.

Mit Schreiben vom 8. Jänner 2021, GZ 2020-0.855.320 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 45 Abs. 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes als Antragstellerin das Ergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht und dieser zum Ergebnis der Beweisaufnahme die Möglichkeit gegeben schriftlich binnen 14 Tage ab Zustellung dieser Stellung zu nehmen. Mit Schreiben der Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH vom 22. Jänner 2021 als Rechtsberatung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde zu den bisher eingelangten Schreiben Stellung genommen.

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Entscheidung von der Behörde nunmehr in geeigneter Form kundzumachen. Dies erfolgt durch Anschlag der Information über die erfolgte Entscheidung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Wels und Marchtrenk sowie die öffentliche Auflage für die Dauer von sechs Wochen bei der Behörde und den Standortgemeinden. Weiters wird der Bescheid beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Internet unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/linzmarchtrenk.html> zum Download bereitgestellt.

B. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt:

Der Grundlage der behördlichen Entscheidung ergibt sich insbesondere aus den Ergebnissen des Vorverfahrens gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000 sowie dem Antrag der ÖBB-Infra-

struktur AG vom 29. Oktober 2021 samt dem beigefügten Bericht über die Grundzüge des Vorhabens und der beigefügten Übersichtskarte. Beide Unterlagen stellen einen integrativen Bestandteil dieses Feststellungsbescheides dar.

Diese Unterlagen werden unter Einbeziehung der bis zur Entscheidung eingegangenen Stellungnahmen der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt.

Zusammengefasst ergibt sich aus dem Antrag und den vorgelegten Unterlagen Folgendes:

Beantragt wird die Feststellung, dass Errichtung und Betrieb des Projekts keinen Tatbestand im Sinne der § 3 und § 3a iVm Anhang 1 Z 11 UVP-G oder § 23b UVP-G erfüllen und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

Bestand:

Der Terminal Wels ist ein Knotenpunkt im Kernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und ein bedeutender Umschlagplatz für den kombinierten Verkehr. Sowohl die Westbahn als auch die Schleife Traun binden in den Terminal ein. Zufahrtsmöglichkeiten für den KFZ-Verkehr bestehen über die B 138 Pyhrnpassstraße, die A 25 Welser Autobahn, die B 1 Wiener Straße sowie die B 137 Innviertler Straße.

Der Terminal Wels besteht aus den in den Unterlagen angeführten Grundstücken GST Nr. 340/5 (EZ 2313), 1824/3 (EZ 2249), 315/10 (EZ 2249), 389/1 (EZ 2615), 389/3 (EZ 2394), 315/5 (EZ 2615), 335/5 (EZ 2379), 340/9 (EZ 2379) und 340/11 (EZ 2230), jeweils KG Nr. 51224 KG Perna.

Der Terminal ist in der Gemeinde Wels situiert und weist im Bestand eine Fläche von ca. 15,4 ha auf. Die nördliche Grenze wird durch die Terminalstraße gebildet, die südliche durch die Westbahn bzw. den Verschubbahnhof Wels. Im Osten wird der Terminal über einen Kreisverkehr an das Gemeindestraßennetz sowie eine Anschlussstelle an die A 25 angebunden; westlich grenzt wiederum der Verschubbahnhof Wels an.

Neben den nördlichen und südlichen Gleisgruppen zählen RoLa-Gleise, Kranbahnen, ein Ingate-Bereich sowie mehrere Betriebsgebäude zur Ausstattung des Terminals.

Derzeit ist eine Durchbindung des Terminals von der Westbahn auf die Pyhrnbahn nicht gegeben.

Es werden rund 12 bis 14 Züge pro Tag, insgesamt also 4.380 bis 5.110 Züge pro Jahr abgefertigt.

Mit rechtskräftigem Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27. März 2020; GZ BMVIT-820.375/0011-IV/IVVS4/2019 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG für den Viergleisiger Ausbau der Westbahn (HL-Strecke Wien-Salzburg) im Abschnitt Marchtrenk-Wels; km 205,700 bis km 212,135 die Genehmigung gemäß § 23b Abs. 2 Z. 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4 sowie § 24f UVP-G 2000 erteilt. Dieses Vorhaben ist derzeit im Bau.

Vorhaben:

Im Wesentlichen sollen folgende Maßnahmen beim geplanten Ausbau verwirklicht werden:

- Erweiterung der südlichen Gleisgruppe zu einem Durchfahrterminal durch Verlängerung der Gleise 172, 174, 176 und 178 und Anbindung an das im Zuge der Errichtung des 4-gleisigen Ausbaus „Marchtrenk-Wels“ zu errichtende Gleis 108 der Westbahn

- Verlängerung der Kranbahn zwecks Abfertigung von Ganzzügen
- Erhöhung der Krananlage auf 32 m
- Errichtung eines Flugdachs für Lkw und Neuorganisation der Kfz-Abstellplätze
- Umgestaltung der Straßenanbindungen (Terminalstraße, Zu- und Abfahrtsrampen zur A 25 Welser Autobahn u.a.)
- Abtragung von Objekten im Ingate-Bereich und Neugestaltung des Einfahrtsbereichs
- Verlegung der Retentionsfilteranlage

Für den Ausbau ist eine Erweiterung der Terminalflächen um ca. 1,52 ha erforderlich. Dabei handelt es sich um die Grundstücke Nr. 302, 315/6, 315/8, 315/9, 1485/4, 1485/5, alle KG 51224 Pernau, die im Eigentum Dritter stehen.

Bei Umsetzung des Projekts könnten täglich bis zu 24 Züge, pro Jahr somit 8.760 Züge abgefertigt werden. Dies ergibt pro Jahr für den Terminal eine Erhöhung von Zugkapazitäten von 3.650 bis 4.380 Zügen.

Durch das Ergebnis der erfolgten Verfahrensschritte war der Sachverhalt ausreichend geklärt, um ihn der rechtlichen Beurteilung zu Grunde zu legen.

C. Würdigung der vorliegenden Beweise und rechtliche Beurteilung:

Rechtliche Grundlagen:

Gemäß Art 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung zur "Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt" zu rechnen ist, Bundessache.

Nach Art 11 Abs. 1 Z 7 B-VG ist die "Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, die Genehmigung solcher Vorhaben" Bundessache hinsichtlich Gesetzgebung und Landessache die Vollziehung.

Art 11 Abs. 4 und 6 B-VG lauten:

„(4) Die Handhabung der gemäß Abs. 2 ergehenden Gesetze und der hiezu erlassenen Durchführungsverordnungen steht dem Bund oder den Ländern zu, je nachdem, ob die den Gegenstand des Verfahrens bildende Angelegenheit der Vollziehung nach Bundes oder Landessache ist.

(6) Soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, werden auch das Bürgerbeteiligungsverfahren für bundesgesetzlich zu bestimmende Vorhaben, die Beteiligung an den einem Bürgerbeteiligungsverfahren nachfolgenden Verwaltungsverfahren und die Berücksichtigung der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens bei der Erteilung der für die betroffenen Vorhaben erforderlichen Genehmigungen sowie die Genehmigung der in Art. 10 Abs. 1 Z 9 genannten Vorhaben durch Bundesgesetz geregelt. Für die Vollziehung dieser Vorschriften gilt Abs. 4.“

Nach der Begriffsbestimmung des § 2 Abs. 2 UVP G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann

eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

§ 23a UVP G 2000 lautet:

„§ 23b. (1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km,

2. a) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,

b) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhanges 2 berührt wird,

c) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, oder C des Anhanges 2 berührt wird oder

d) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 berührt wird, jeweils wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;

3. Vorhaben des Abs. 1 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind oder eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für eine Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahmen jeweils das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

(4) Bedingt der Bau einer Hochleistungsstrecke, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 1 oder 2 durchzuführen ist, eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für die Begleitmaßnahme das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.“

„Anhang 1

Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.“

Der hier allenfalls relevante Tatbestand der Ziffer 11 des Anhanges 1 Spalte 3 lit d lautet: lautet:

„Frachtenbahnhöfe, Güterterminals oder Güterverkehrszentren in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder C mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha.“

Für die ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen hätte.

§ 23a (Bundesstraßen) lautet:

„Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen

- 1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen*

2. *Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,*
3. *Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.*

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. *Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn*
 - a) *auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kfz in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist oder*
 - b) *dieser Schwellenwert voraussichtlich*
 - aa) *gemeinsam mit den Rampen einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Anschlussstelle bei ihrem Ausbau oder*
 - bb) *gemeinsam mit einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen benachbarten Anschlussstelle erreicht wird.*

[...]“

2. *Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind*
 - a) *der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,*
 - b) *die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlagungen von bestehenden Trassen,*
 - c) *die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,*
 - d) *die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,*
 - e) *die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen*
 - f) *die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,*
 - g) *Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,*
 - h) *Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und*
 - i) *sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.*

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.“

Nach § 24 Abs. 2 UVP-G 2000 ist der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5.

Gemäß § 24 Abs. 5 hat die Behörde nach Abs. 2 auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde

festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23b Abs. 2 ausreichen.

Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 3 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltschutz und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

§ 24 Abs 5a und Abs 6 lauten:

„(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

[...]“

Anhang 2 des UVP-G 2 lautet:

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie; schutzwürdiges Gebiet; Anwendungsbereich

A; besonderes Schutzgebiet; nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark (Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBI. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten

B; Alpinregion; Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)

C; Wasserschutz- und Schongebiet; Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959

D; belastetes Gebiet (Luft); gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete

E; Siedlungsgebiet; in oder nahe Siedlungsgebieten.

Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

- 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),*
- 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibad-ckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.*

Beurteilung der Rechtsfragen:

1. Zur Antragslegitimation:

Der verfahrensgegenständliche Antrag wurde der ÖBB-Infrastruktur AG gestellt und ist diese als Projektwerberin bzw. betriebsführendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt, einen Feststellungsantrag gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 zu stellen.

2. Zur Zulässigkeit des Feststellungsverfahrens:

Unter Verweis auf die Judikatur des Umweltsenates und des Verwaltungsgerichtshofes ist die Einleitung eines Feststellungsverfahrens an zwei Voraussetzungen gebunden: einerseits an ein Projekt über das Vorhaben, aus dem dessen Umfang und alle maßgeblichen Kriterien für die Bewertung einer UVP-Pflicht eindeutig zu entnehmen sind und andererseits an den eindeutigen, auf die Feststellung der UVP-Pflicht oder auf die Durchführung eines konkreten Vorhabens gerichteten Willen des Projektwerbers (US 9/1998/4 – Gasteinertal, US 8B/2004/13-13 – Schönbach).

Auch im Hinblick auf das mit ho. rechtskräftigem UVP-Bescheid vom 27. März 2020, GZ. BMVIT-820.375/0011-IV/IVVS4/2019 genehmigte und derzeit im Bau befindliche Vorhaben „HL – Strecke Wien – Salzburg, Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Marchtrenk-Wels; km 205,700 bis km 212,135“ in Zusammenschau mit dem gegenständlichen verfahrenseinleitenden Antrag liegt aus Sicht der Behörde die Realisierungsabsicht der Projektwerberin unzweifelhaft vor, weshalb der Feststellungsantrag gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 zulässig ist.

3. Zur Zuständigkeit:

Die Eisenbahnstrecke Wien Salzburg wurde einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen im Abschnitt St. Pölten - Attnang/Puchheim-mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl 1989/370 (1. Hochleistungsstreckenverordnung) gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Es handelt sich somit bei der Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg um eine Hochleistungsstrecke.

Bahnhöfe (sowohl Güter- als auch Personenbahnhöfe) im Allgemeinen und somit auch der gegenständliche Güterterminal Wels stellen unzweifelhaft Eisenbahnanlagen dar, die für den Betrieb der Eisenbahnstrecke und den Verkehr auf der Eisenbahnstrecke jedenfalls erforderlich und somit als Teilabschnitt oder zumindest notwendige Eisenbahnanlage Bestandteil einer Hochleistungsstrecke sind.

Der vorgelegten Darlegung der Grundzüge des Vorhabens sowie der Übersichtskarte ist zweifelsfrei zu entnehmen, dass das Vorhaben jedenfalls auch Bauarbeiten (Änderungen) an den Streckengleisen der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg selbst bedingt (Anbindung mit Einbau einer Anschlussweiche an das im Zuge der Errichtung des 4-gleisigen Ausbaus „Marchtrenk-Wels“ zu errichtende Gleis 108 der Westbahn). Somit liegt beim gegenständlichen Vorhaben jedenfalls auch der Tatbestand des § 23b Abs 4 UVP-G 2000 vor, wonach auch beim Bau einer Hochleistungsstrecke, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, für eine im Anhang 1 des UVP-G 2000 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durchzuführen ist.

Die gegenständlichen im bestehenden Güterterminal Wels vorgesehenen Baumaßnahmen (Änderungen) sind daher gemäß § 1 HIG als Änderungen an einem Teilabschnitt aber jedenfalls an notwendigen Eisenbahnanlagen zur angeführten Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg zu werten.

Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000 und somit in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (E. VwGH v. 29.11.2018, Ro 2016/06/0024) hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität auch bei Infrastrukturprojekten (Straßen und Eisenbahnen) nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 ungeachtet der verschiedenen Kompetenzgrundlage im B-VG (einmal Art. 10 B-VG für Infrastrukturprojekte, einmal Art. 11 Abs. 7 B-VG für andere Projekte) im Feststellungsverfahren gemäß 4 Abs. 5 UVP-G-2000 eine gesamthafte Beurteilung unter Einbeziehung aller mit dem Projekt verbundenen Maßnahmen vorzunehmen. Diesbezüglich ist auch nochmals auf die Bestimmungen des § 23 b Abs 3 und 4 UVP-G 2000 zu verweisen. Gemäß § 23b Abs 3 und Abs 4 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch die Umweltverträglichkeitsprüfung für Begleitmaßnahmen zum Bau von Hochleistungsstrecken nach Anhang I des UVP-G 2000, die räumlich und sachlich damit in Zusammenhang stehen, durchzuführen.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie allein zuständige Behörde zur Durchführung eines Feststellungsverfahrens gemäß § 24 Abs 5 UVP-G 2000 für das beantragte Vorhaben einschließlich sämtlicher mit dem Vorhaben in räumlichem und sachlichem Zusammenhang stehender Maßnahmen ist.

4. Zur UVP-Pflicht:

Vorab ist festzuhalten, dass die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg auch Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Verordnung Nr. 1315/2013/EU vom 7. Juli 2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien

der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU ist. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg Teil der prioritären Achse 17, Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava „Magistrale für Europa“ ist. Darüber hinaus ist die Westbahn auch Bestandteil des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)....“ BGBl III Nr. 147 vom 9. Juli 2002 und in dem im BGBl integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt. Die Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Grundsätzlich ist auch festzuhalten, dass es die Projektwerberin in der Hand hat, den Umfang eines Vorhabens zu definieren. Die Behörde ist bei einem antragsbedürftigen Verfahren an die Vorgaben der Projektwerberin gebunden. Dies ist jedoch dadurch beschränkt, dass Vorhaben nicht missbräuchlich (zur Vermeidung einer UVP) gestückelt werden dürfen.

Gemäß § 24 Abs. 5 letzter Satz UVP-G 2000 hat die Projektwerberin der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23b Abs. 2 ausreichen. Der Judikatur des Umweltsenats folgend ist festzuhalten, dass Gegenstand des Feststellungsverfahrens das vom Projektwerber näher umschriebene Projekt bildet und die UVP-Behörde im Feststellungsverfahren an die Angaben und Erklärungen des Projektwerbers zum Projekt gebunden ist [(US)9A/2010/6-11 – Gmünd(NÖ)]. Auch in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 16.07.2010, 2009/07/0016, wird festgestellt, dass „... vom Projektwerber jedenfalls die Angaben und Unterlagen über das Vorhaben vorzulegen und in jenem Maß zu konkretisieren sind, wie dies zur Beurteilung des Verfahrensgegenstandes, das ist die Frage, ob für das vorgesehene Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 durch das Vorhaben verwirklicht wird, notwendig ist. Dies gilt auch für die Verfahrenskonstellation, wo vom Projektwerber verschiedene nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 Antragslegitimierte – hier der Umweltsenat – einen Feststellungsantrag einbringen. Voraussetzung ist auch hier, dass zur Beurteilung des Verfahrensgegenstandes nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 über ein Vorhaben hinreichend konkrete Angaben und Unterlagen vorliegen.“ Dieser Auftrag an den Projektwerber/die Projektwerberin zur Konkretisierung des Projekts hat auch für das im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 geregelte Feststellungsverfahren gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000, der dem zitierten § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 entspricht, Geltung. Der Behörde erscheinen die mit dem Antrag vom 29. Oktober 2020 vorgelegten Unterlagen - Darlegung der Grundzüge des Vorhabens und Übersichtskarte - für die Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23b Abs. 2 sowie § 3 und § 3a iVm Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 als ausreichend.

Aufgrund der vorgelegten Unterlagen und des darin enthaltenen Sachverhalts war die Prüfung im Hinblick auf die allfällig zutreffenden Tatbestände des § 23b, sowie des Anhanges 1 Z 11 UVP-G 2000 einschließlich einer allfälligen Kumulierung gemäß § 3a UVP-G 2000 durchzuführen.

Eingegangen wird auch auf eine allfällige UVP-Pflicht eines Kontextprojektes gemäß § 23 a UVP-G („Bundesstraßen“)

Vorab war zu prüfen, ob durch das Vorhaben Schutzgebiete des Anhangs 2 des UVP-G 2000 berührt werden.

Diesbezüglich konnte den vorgelegten Unterlagen entnommen werden, dass in rd. 350 m Entfernung zum bestehenden Terminal das 129,8 ha große Europaschutzgebiet Welser Heide (Vogelschutzgebiet, AT3126000) liegt, auf dem sich die letzte großflächige Magerwiese der Welser Heide befindet. Die Fläche weist eine besondere Bedeutung für den Großen Brachvogel sowie zahlreiche weitere gefährdete Tier- und Pflanzenarten auf. Darüber hinaus befinden sich in der näheren Vorhabensumgebung keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete bzw. sonstige unter die Kategorie A fallende (Schutz-)Gebiete.

Die ca. 125 m weit entfernte Ökofläche Heidewald Oberpend (Nr. OEK06047) wurde nicht durch landesrechtliche Verordnung unter Schutz gestellt und fällt somit nicht in die Kategorie A.

In der Umgebung des Terminals befinden sich keine Schutzgebiete der Kategorie B und D und ebensowenig ein Wasserschongebiet; am Terminal selbst befindet sich auch kein Wasserschutzgebiet (Kategorie C). In einer Entfernung von 120 m bis 260 m zum Terminal sind aber vier kleinräumige Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Innerhalb eines Umkreises von 300 m zum Vorhabensgebiet befinden sich Schutzgebiete der Kategorie E: Südlich der anschließenden Westbahngleise liegen Baulandgebiete, in denen auch Wohnnutzungen sowie sensible Nutzungen (Sondergebiet Tourismusbetrieb) gestattet sind. Daneben befinden sich noch Freizeit- und Erholungsgebiete. Nordwestlich an den Terminal schließt eine als Bauland-Mischgebiet gewidmete Fläche an, auf der sich derzeit zwei Wohngebäude befinden.

Zusammenfassend kommt die Antragstellerin zum Schluss, und kann dieser Einschätzung auf Grund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens durch die Behörde auch gefolgt werden, dass es zu keiner physischen Inanspruchnahme schutzwürdiger Gebiete gemäß Anhang 2 des UVP-G kommt. Allerdings befinden sich im Umfeld des Projektgebiets schutzwürdige Gebiete der Kategorie A und E.

Im Folgenden waren alle in Frage kommenden Tatbestände des UVP-G 2000 auf deren Anwendung zu prüfen:

§ 23b UVP-G 2000 („Hochleistungsstrecke“)

Der Tatbestand § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 kommt nicht zur Anwendung, da es sich nicht um den Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke oder eines Teilabschnittes handelt. Auch § 23b Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 kommt nicht zur Anwendung, da hier das Längenkriterium von 10 km nicht erreicht wird.

Die Voraussetzungen des Tatbestands des § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G sind ebenfalls nicht erfüllt. Durch die vorhabensgemäß vorgesehene Anbindung an das Gleis 108 der Westbahn am Ostende des Terminals wird zwar ein beidseitiger Anschluss und eine künftige Durchbindung von Zügen durch den Terminal ermöglicht werden, es handelt sich dabei jedoch nicht um ein Streckengleis, sondern dient dieses Gleis der Zufahrt von Güterzügen zur Be- und Entladung der Kranbahn von beiden Seiten. Erfahrungsgemäß ist der Bereich unter der Krananlage auch nicht mit einer Fahrleitung überspannt, sodass ein einfaches Durchfahren für in der Regel auf der Westbahn verkehrende Personen- und Güterzüge mit elektrischer Traktion auch gar nicht möglich ist. Somit erfolgt durch das gegenständliche Vorhaben weder eine Trassenänderung noch eine Gleiszulegung.

Der Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 2 lit a) UVP-G 2000 ist ebenfalls nicht zutreffend, da es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um keinen Neubau handelt. § 23b Abs 2 Z 2 lit b) UVP-G 2000 trifft nicht zu, da es sich bei den neu zu errichtenden Gleisen um keine Streckengleise handelt, diese von der bestehenden Trasse der Westbahn nicht mehr als 100 m entfernt sind und auch kein Schutzgebiet des Anhang 2 berührt wird. Eine Zulegung von Gleisen auf eine Länge von 2,5 km erfolgt nicht, weshalb auch der Tatbestand des § 23b Abs 2 lit c) nicht zur Anwendung kommt, abgesehen davon, dass kein Streckengleis zugelegt wird und auch kein schutzwürdiges Gebiet des Anhangs 2 berührt wird. Es ist auch keine Genehmigungspflicht gemäß § 23b Abs. 2 lit d) UVP-G gegeben, da auf der Westbahn zwar mehr als 60.000 Züge jährlich verkehren, durch das Vorhaben aber keine Erhöhung der Zugkapazität um 25 % erfolgt.

Der Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 3 UVP-G 2000 ist nicht zutreffend, da, wie oben bereits ausgeführt, jedenfalls kein Tatbestand des § 23b Abs 1 (kein Neubau, keine Trassenänderung von mehr als 100m) vorliegt.

Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 („Terminal“):

In Betracht kommen hier nur die Tatbestände der Spalte 1 lit b) und Spalte 3 lit d) welche sich auf Frachtenbahnhöfe, Güterterminals und Güterverkehrszentren beziehen (Spalte 1 lit a) und Spalte 3 lit c)) beziehen sich auf Verschubbahnhöfe).

Gemäß Spalte 1 lit b) ergibt sich eine UVP-Pflicht erst ab einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha, die Flächeninanspruchnahme (inkl. Erschließung) von 16,9 ha liegt somit deutlich unter dem festgelegten Schwellenwert.

Auch gemäß Spalte 3 lit d) wird der dort festgesetzte Schwellenwert von 25 ha deutlich unterschritten. Des Weiteren befindet sich weder der bestehende Güterterminal noch die vorhabensbedingte Erweiterung, wie oben bereits ausgeführt, in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien A (besonderes Schutzgebiet) oder C (Wasserschutz- und Schongebiete).

In Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 sind keine spezifischen Änderungstatbestände festgelegt und war somit die Anwendung der allgemeinen Änderungstatbestände des § 3a UVP-G 2000 zu prüfen. Der Tatbestand des § 3a Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 (Kapazitätsausweitung von mindestens 100% des in Spalte 1 oder 2 des Anhanges 1 festgelegten Schwellenwertes) kommt nicht zur Anwendung, da die Schwellenwerte weder vom derzeit bestehenden Terminal noch nach Realisierung des Erweiterungsvorhabens erreicht werden. § 3a Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 kommt wie bereits oben ausgeführt wegen eines nicht vorliegenden Änderungstatbestandes nicht zur Anwendung. Da der Schwellenwert des Anhang 1 Z 11 Spalte 1 UVP-G 2000 durch die bestehende Anlage deutlich unterschritten wird, entfällt auch die Anwendbarkeit des § 3a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000. Der Tatbestand des § 3a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 wird schon wegen des Vorliegens eines Schwellenwerts nicht erfüllt.

§ 3a Abs 6 UVP-G 2000 (Kumulation mit anderen Vorhaben):

Nach der zitierten Bestimmung ist die Kumulationsprüfung bei einer Vorhabensänderung bei Vorhaben des Anhanges 1, die die in § 3a Abs. 1 bis 5 UVP-G angeführten Schwellenwerte oder Kriterien zwar nicht alleine, aber mit anderen Vorhaben gemeinsam erfüllen, im Einzelfall zu prüfen, ob aufgrund der Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang

stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder für die zumindest ein Antrag auf Genehmigung gestellt wurde.

Da keine weiteren Güterterminals in einen örtlichen Zusammenhang bestehen bzw. genehmigt wurden, trifft auch dieser Tatbestand nicht zu.

§ 23a UVP-G 2000 („Bundesstraße“)

Seitens der Antragstellerin wurde der Vollständigkeit halber wird noch ausgeführt, dass mit dem Umbau des Terminals auch eine Veränderung / Fahrstreifenaufweitung auf der A 25 Welser Autobahn verbunden sein könnte, für die erforderlichenfalls die ASFINAG um UVP-Genehmigung ansuchen müsste.

Seitens der Antragstellerin wird hervorgehoben, dass für den Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder den Ausbau bestehender Anschlussstellen nur dann eine UVP-Pflicht gegeben ist, wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von mind. 8000 Kfz in einem Zeitraum von fünf Jahren zu erwarten wäre oder dieser Schwellenwert voraussichtlich gemeinsam mit noch nicht in den letzten 10 Jahren freigegebenen Anschlussstellen erreicht wird. Genehmigungsfrei ist jedenfalls die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen sowie die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen.

Diesbezüglich wird von der Antragstellerin ausdrücklich bestätigt, dass die Veränderung/Fahrstreifenaufweitung an der A 25 Welser Autobahn keinen Bestandteil des Vorhabens der ÖBB-Infrastruktur darstellt. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen grundsätzlich nach dem UVP-G 2000 auch nicht für Änderungen an Bundesstraßen antragslegitimiert (dies wäre die ASFINAG als Bundesstraßenverwaltung) und wurde eine Prüfung gemäß § 23a UVP-G 2000 auch nicht beantragt.

4. Zu den im Ermittlungsverfahren eingelangten Stellungnahmen:

Auch das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung sowie die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde gehen beim gegenständlichen Sachverhalt von keiner UVP-Pflicht aus.

Zur vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung angesprochenen Frage der Zuständigkeit wird auf die Ausführungen hiezu oben verwiesen – der Terminal Wels stellt eindeutig einen Bestandteil der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg dar.

Seitens des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans wurde bestätigt, dass durch den geplanten Ausbau des Terminal Wels kein Schutzgebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiete) gemäß Anhang 2 der UVP-G 2000 betroffen ist und auch aus der Sicht des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans für das zur Prüfung der UVP-Pflicht beantragte Vorhaben keine UVP-Pflicht gegeben ist.

Zum Vorbringen der Stadt Wels, dass mit dem Ausbau des Terminals Auswirkungen auf die Umwelt einhergehen würden – insbesondere Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz, die Emissionslage, auf Grundstücke des öffentlichen Gutes, das Radwegenetz und das Landschaftsbild und der daraus abgeleiteten Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird darauf hingewiesen, dass sich eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 nur bei Erfüllung der dort festgelegten Tatbestände und der darin angeführten Schwellenwerte ergibt. Sämtliche

von der Stadt Wels angesprochene Auswirkungen des Vorhabens werden in den zur Errichtung voraussichtlich noch erforderlichen materiellrechtlichen Genehmigungsverfahren (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, naturschutzrechtliche Bewilligung) zu behandeln sein.

D. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass kein Tatbestand des UVP-G 2000 zur Anwendung kommt und somit die Errichtung des Vorhabens im beantragten Ausmaß aufgrund der vorgelegten Unterlagen keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Es wird darauf hingewiesen, dass zur Erteilung der voraussichtlich erforderlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung ein entsprechender Antrag an die Bundesministerin für Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge) als zuständige Eisenbahnbehörde zu stellen sein wird.

Weiters wurde im Verfahren seitens der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde auch darauf hingewiesen, dass für die Errichtung des Vorhabens auch ein naturschutzrechtliches Bewilligungsverfahren bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen sein wird.

Die Überschreitung der Verfahrensdauer gemäß § 24 Abs 5 (8 Wochen) hat sich aufgrund der Erschwernisse aufgrund der derzeitigen Pandemielage sowie der Dringlichkeit gleichzeitig abzuhandelnder weiterer Verfahren ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

Hinweis:

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG

GB Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Oberösterreich 1
Dinghoferstraße 5, 4020 Linz

vorab per E-Mail an: plooe1.pna@oebb.at; wolfgang.mayr2@oebb.at; heinz.dudek@oebb.at; brigitte.winter@oebb.at; dieter.altenburger@jarolim.at

2. Bundesministerium für Arbeit

Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Taborstraße 1 - 3
1020 Wien

vorab per E-Mail an: ii11@bma.gv.at

3. Oberösterreichische Umweltschutzbehörde

Dr. Martin Donat
Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz

vorab per E-Mail an: uanw.post@ooe.gv.at

4. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
Gruppe UVP und AWG Anlagen
Kärntnerstr 10-12
4021 Linz

vorab per E-Mail an: auwr.post@ooe.gv.at

5. Bezirkshauptmannschaft Wels-Land

Herrengasse 8
4062 Wels

vorab per E-Mail an: bh-wl.post@ooe.gv.at

6. Magistrat der Stadt Wels

Stadtplatz 1
4600 Wels

vorab per E-Mail an: post.magistrat@wels.gv.at; unter Beilage einer Kundmachung zur öffentlichen Auflage

7. Stadtgemeinde Marchtrenk

Linzer Straße 21
4614 Marchtrenk

per E-Mail an: gemeindeamt@marchtrenk.gv.at, unter Beilage einer Kundmachung zur öffentlichen Auflage

**8. Landeshauptmann von Oberösterreich
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan**

Abteilung Wasserwirtschaft
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

vorab per E-Mail an: pl.ww.post@ooe.gv.at

ergeht nachrichtlich an:

**9. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie**

Umweltbundesamt GmbH, Referat Umweltbewertung
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

per E-Mail an: uvp@umweltbundesamt.at

**10. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abteilung V/11-Anlagenbezogener Umweltschutz, Umweltbewertung
und Luftreinhaltung**

Stubenbastei 5
1010 Wien

per E-Mail an: v11@bmk.gv.at

Für die Bundesministerin:

Mag. Michael Andresek