

## **HL – Strecke Wien – Salzburg**

### **Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt**

### **Marchtrenk-Wels; km 205,700 bis km 212,135**

Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Um-  
welt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
nach dem  
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, unter Mit-  
anwendung des Eisenbahngesetzes 1957, des Wasserrechts-  
gesetzes 1959 und des Forstgesetzes 1975 sowie Sicherstel-  
lung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungs-  
streckengesetz

## Inhalt

<b>Spruch</b> .....	<b>5</b>
I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 .....	5
I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz ...	6
I.3. Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes 1957 .....	7
I.4. Mitanzwendung des Wasserrechtsgesetzes 1959 .....	8
I.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975.....	9
<b>II. Projektbestandteile</b> .....	<b>12</b>
<b>III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil</b> .....	<b>12</b>
<b>IV. Nebenbestimmungen</b> .....	<b>12</b>
IV.1. aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz .....	12
IV.2. aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	14
IV.3. aus Sicht des Fachgebietes Boden-Abfallwirtschaft .....	14
IV.4. aus Sicht des Fachgebietes Wald- und Wildökologie.....	15
IV.6 Maßnahmen zur Beweissicherung und zur abschließenden Kontrolle ....	16
<b>V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen</b> .....	<b>17</b>
<b>VI. Kosten</b> .....	<b>17</b>
<b>VII. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>18</b>
<b>Begründung</b> .....	<b>18</b>
<b>I. Verfahrensgang</b> .....	<b>18</b>
I.1. Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000 .....	18
I.2. Antrag der Projektwerberin vom 3. Juni 2019 .....	18
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonst für die Erteilung der Genehmigung beizuziehenden Behörden.....	20
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	21
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen .....	21
I.6. weiteres Ermittlungsverfahren, Erstellung der zusammenfassenden Bewertung	23
I.7. öffentliche mündliche Verhandlung .....	23
<b>II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang</b> .....	<b>24</b>
II.1. Zuständigkeit .....	24
II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages .....	25

II.3. Beziehung von Sachverständigen .....	26	
II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage .....		27
II.5. Zeitplan .....	28	
<b>III. Erhobene Beweise .....</b>	<b>29</b>	
III.1. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen .....	29	
III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG.....	30	
III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG .....	31	
III.4. Zu den Genehmigungskriterien des WRG .....	33	
III.5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes .....	34	
III.6. Aussagen der Sachverständigen zum Parteiengehör .....	35	
<b>IV. Der festgestellte Sachverhalt .....</b>	<b>41</b>	
IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens .....	41	
IV.2. Zum Trassenverlauf.....	41	
IV.3. Sachverhalt aus Sicht der mitanzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen .....		42
IV.4. Ergänzende Feststellungen .....	42	
<b>V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen.....</b>	<b>43</b>	
V.1. Allgemeines .....	43	
V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen .....	43	
V.3. Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung.....	58	
<b>VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen .....</b>	<b>61</b>	
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000.....	61	
VI.1a. Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV .....	64	
VI.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG.....	67	
VI.3. Mitanzwendung des EisbG 1957 .....	70	
VI.4. Mitanzwendung des WRG 1959 .....	75	
VI.5. Mitanzwendung des Forstgesetzes 1975 .....	78	
VI.6. Zu den Nebenbestimmungen.....	80	
<b>VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen .....</b>	<b>82</b>	
<b>VIII. Zusammenfassung.....</b>	<b>84</b>	
<b>IX. Kosten.....</b>	<b>84</b>	
<b>Rechtsmittelbelehrung.....</b>	<b>84</b>	



**HL-Strecke Wien-Salzburg  
Viergleisiger Ausbau der Westbahn  
Abschnitt Marchtrenk FBf-Wels Vbf. -Wels Hbf.  
km 205,700 bis km 212,135  
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes  
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 3. Juni 2019 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b Abs. 2 Z1, § 24, § 24a Abs. 1 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanziehung der im Spruch angeführten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, materienrechtliche Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EISbG), der im Verfahren erstatteten zusammenfassenden Bewertung vom 22. Oktober 2019, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift vom 13. November 2019 und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

## **Spruch**

### **I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000**

**I.1.1** Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1020 Wien, Praterstern 3, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren für den viergleisigen Ausbau der Hochleistungsstrecke Wien, Salzburg im Abschnitt Linz-Marchtrenk, km 205,700 bis km 212,135, nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung, der unter Spruchpunkt II angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen - „Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt VII angeführten mit angewendeten materiell rechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) die Genehmigung erteilt.

**I.1.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.1.3.** Durch das Vorhaben sind die Stadtgemeinden Marchtrenk und Wels als Standortgemeinden berührt.

**I.1.4.** Das Vorhaben ist innerhalb von 7 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum 27. März 2027 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

## **I.2. Festlegung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz**

**1.2.1.** Der Geländestreifen der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg, im Abschnitt Linz-Marchtrenk, km 205,700 bis km 212,135 im Bundesland Oberösterreich wird wie folgt bestimmt:

Der Abschnitt der viergleisigen Trasse beginnt bei km 205,700 östlich des Bahnhofes Marchtrenk im Gemeindegebiet von Marchtrenk im Anschluss an das Nachbarprojekt „Linz-Marchtrenk“. Die HL-Strecke 1 wird im Bereich des Beginns des Bauabschnittes mittels einer langgestreckten Gegenbogenfolge annähernd in die Bestandslage der bestehenden Gleise 1 und 2 verschwenkt. Die Gleise weisen jedoch gegenüber dem Bestand den um 70 cm vergrößerten Gleisabstand von 4,70 m auf. Unmittelbar nach Projektbeginn bei km 205,700 weitet sich der Gleisabstand der HL-Strecke 2 auf, um den anschließenden Inselbahnsteig zu ermöglichen. Nach dem Bahnsteig werden die Gleise der HL-Strecke 2 wieder auf den Regelabstand von 4,75 m zusammengeführt. Im Bereich der Querung Hovalstraße bei ca. km 206,800 beginnen die Gleise 1 und 2 zu steigen. Bei ca. km 207,800 wird der Hochpunkt der Trasse erreicht. In diesem Bereich werden auch die Gleise der HL-Strecke 1 überquert. Die Gleise 3 und 4 bleiben in der Folge bis zur Einfahrt in den Bahnhof Wels lagemäßig im Bestand. Ab ca. km 207,300 werden sie jedoch abgesenkt. Der Tiefpunkt der HL-Strecke 1 liegt ca. bei km 207,700. Die HL-Strecke 2 dient in Fahrtrichtung Linz in diesem Bereich auch zur Ausfahrt aus dem Verschiebebahnhof. Im Endbereich dieser Längsneigung wird von der HL-Strecke 2 die Autobahn A 25 gequert und das Gemeindegebiet von Wels erreicht. Bei ca. km 208,400 nach der Querung der A 25 wird von der HL-Strecke 1 die Höhenlage des Bestandes wieder erreicht. Bei km 208,592 endet der Umbau der HL-Strecke 1 mit der provisorischen Einbindung in den Bestand. Nach der Querung der A 25 verläuft die Trassenlage der HL-Strecke 2 annähernd im Niveau weitgehend parallel zur HL-Strecke 1. Der Umbau der HL-Strecke 2 endet bei km 211,902. Der Trassenabschnitt endet mit der Errichtung eines Versickerungsbeckens rechts der Bahn bis km 212,135 östlich des Bahnhofes Wels Hbf.

**1.2.2.** Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HLG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden in den „Trassenverlaufsplänen“, Blatt 1-5, Ordnungsnummern 302,1; 302,2; 302,3; 302,4 und 302,5, Plannummern MAWE-TV-0000SP-02-0101-F00 MAWE-TV-0000SP-02-0102-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0103-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0104-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0104-F00 und MAWE-TV-0000SP-02-0105-F00 vom 23. März 2019 ausgewiesenen Geländestreifen in den Standortgemeinden. Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

**1.2.3.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung

vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht

### **I.3. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

**I.3.1.** Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassen-genehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen. Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

#### **Eisenbahnanlagen:**

- Errichtung des Streckengleises 1, HL-Strecke 1, km 205,700 – km 211,866
- Errichtung des Streckengleises 2, HL-Strecke 1, km 205,700 – km 211,902
- Errichtung des Streckengleises 3, HL-Strecke 2, km 205,700 – km 208,975
- Errichtung des Streckengleises 4, HL-Strecke 2, km 205,700 – km 208,975,
- Errichtung des Bahnhofsgleises Marchtrenk – Gleis 5, km 206,355 –km 207,342
- Errichtung eines Übergabegleises bzw. Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Ostkopf) – Gleis 106 , km 206,355 –km 207,342
- Errichtung einer Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Ostkopf), Gleis 002, km 207,205- km 208,186
- Errichtung einer Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Ostkopf), Gleis 108, km 208,186- km 208,375
- Errichtung einer Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Ostkopf), km 208,375 - Bestand
- Errichtung einer Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Westkopf), Gleis 606, km 211,477- km 211,865
- Errichtung einer Aus- und Einfahrt VBf. Wels (Westkopf), Gleis 608, km 211,484- km 211,865
- Errichtung von Anschlussbahngleisen (AB Stammgleis, AB Sarea, AB Likra, AB Jodag)
- Errichtung von Ober- und Unterbaurr
- Errichtung von Lärmschutzwänden (LSW1 bis LSW 12)
- Errichtung eines Inselbahnsteigs
- MA01 km 206,154 Personentunnel Bf. Marchtrenk
- Errichtung des Objekts MA02.1 km 206,930 Geh- und Radwegunterführung
- Errichtung des Objekts MA02.2 km 206,996 Verbreiterung Unterführung Hovalstraße
- Errichtung des Objekts MA03.1 km 207,574 Unterführung HL-Strecke 2 – Revisionszufahrt
- Errichtung des Objekts MA03.2 km 207,825 Unterführung Gleis 002 – Revisionszufahrt
- Errichtung des Objekts MA04 km 207,742 Überwurf Gleis 3
- Errichtung des Objekts MA05.1 km 208,218 Eisenbahnbrücke HL-Strecke 1 (Gleise 3 und 4) über A 25
- Errichtung des Objekts MA05.2 km 208,228 Eisenbahnbrücke HL-Strecke 2 (Gleise 3 und 4) über A 25
- Errichtung des Objekts MA05.3 km 208,239 Eisenbahnbrücke Gleise 106 und 108 über A 25 ☐ Stützmauer 1 km 205,887 – km 206,987 (Gl. 1) links der Bahn
- Errichtung der Stützmauer 2 km 207,045 – km 207,510 (Gl. 1) links von Gleis 1 bzw. 5
- Errichtung der Stützmauer 3 km 206,915 – km 207,155 (Gl. 2) zwischen den Gleisen 2 und 3

- Errichtung der Stützmauer 4 km 207,556 – km 207,661 (Gl. 2) zwischen den Gleisen 2 und 3
- Errichtung der Stützmauer 5.1 km 207,859 – km 208,150 (Gl. 1) zwischen den Gleisen 1 und 4
- Errichtung der Stützmauer 5.2 km 208,150 – km 208,183 (Gl. 1) zwischen den Gleisen 1 und 4
- Errichtung der Stützmauer 6 km 207,865 – km 208,150 (Gl. 3) links von Gleis 3
- Errichtung der Stützmauer 7 km 208,286 – km 208,534 (Gl. 1) zwischen den Gleisen 1 und 4
- Errichtung der Stützmauer 8 km 211,569 – km 211,861 (Gl. 608) rechts der Bahn

**Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen:**

- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen
- Umlegung von bestehender bahnfremder Einbauten
- für die Errichtung erforderliche Rodungen
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

**I.3.2.** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen und Wasserläufe wie im Projekt dargestellt, wiederherzustellen.

**I.3.3.** Die der Genehmigung zugrundeliegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrundeliegenden Bauentwurf im Sinne des § 31b EisebG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis Ordnungsnummer 200.1, Plannummer MAWE-EB-0000SP-00-0001-F00 vom 28. März 2019. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

**I.3.4.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien dadurch entsteht.

**I.4. Mitbewendung des Wasserrechtsgesetzes 1959**

**I.4.1. Versickerung anfallender Oberflächenwässer** - Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer während der Betriebsphase wird für die nachstehend angeführten Anlagen wie in den Projektunterlagen angeführt (Mappe 2/06 „Entwässerungsplanung“, insbesondere Ordnungsnummer 201, Plannummer MAWE\_EB-0000SP-00-1001-F00 „Technischer Bericht Entwässerung“) sowie wie in den unter der Spruchpunkt IV.2. (Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer) angeführten Nebenbestimmungen ausgeführt genehmigt:

Beschreibung	km	max Einleitmenge
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 1	km 205,800	23,25 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 2	km 207,100	16,03 l/s

Versickerungsmulde Entwässerungsabschnitt 3	km 207,550	1,49 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 4	km 207,600	7,59 l/s
Versickerungsmulde Entwässerungsabschnitt 5	km 207,700	5,40 l/s
Sickerungsbereich Entwässerungsabschnitt 6	km 207,750	29,84 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 7	km 208,140	2,11 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 8	km 208,450	7,41 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 9	km 208,550	7,08 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 10	Km 208,700	18,02 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 11	km 209,550	9,17 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 12	km 210,470	3,87 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 13	km 211,220	8,13 l/s
Versickerungsbecken Entwässerungsabschnitt 14	km 202,090	8,83 l/s

**I.4.2. Konsensdauer** - Für die mit Spruchpunkt I.4.1.genehmigten Maßnahmen (Versickerungen von Niederschlagswässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren, somit bis spätestens zum 27. März 2110 festgelegt.

## I.5. Mitbewendung des Forstgesetzes 1975

**I.5.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Rodungsbewilligung für nachstehende Waldflächen im Ausmaß von insgesamt **35.889 m<sup>2</sup>**, davon befristet **3.991 m<sup>2</sup>** und unbefristet **31.898 m<sup>2</sup>** in den Katastralgemeinden Marchtrenk und Pernau erteilt:

KG	Grst.-Nr.	EZ	Eigentümer	Befristete Rodung	Dauernde Rodung
<b>Rodungsfläche 1</b>					
51216 Marchtrenk	1560/7	4625	ÖBB-Infrastruktur AG		1.975 m <sup>2</sup>
<b>Rodungsfläche 2</b>					
51216 Marchtrenk	1498/2	304	Thomas Stadler		2.019 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1516/2	140	Wolfgang/Andrea Leiner		1.416 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1517/2	306	Josef/Rosa Poitingner		1.331 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1535/1	2037	Andreas Wurm		4.060 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1535/1	2037	Andreas Wurm	190 m <sup>2</sup>	
<b>Rodungsfläche 3</b>					
51216 Marchtrenk	1516/1	140	Wolfgang/Andrea Leiner		162 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1517/1	306	Josef/Rosa Poitingner		504 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1535/2	41	Reinhard Wiesmeier		6.545 m <sup>2</sup>
51216 Marchtrenk	1486/6	304	Thomas Stadler		302 m <sup>2</sup>

51216 Marchtrenk	1560/7	4625	ÖBB-Infrastruktur AG		4.933 m <sup>2</sup>
<b>Rodungsfläche 4</b>					
51224 Pernau	66/1	2615	ÖBB-Infrastruktur AG		1.184 m <sup>2</sup>
51224 Pernau	318/4	2668	ÖBB-Infrastruktur AG		7.467 m <sup>2</sup>
51224 Pernau	318/4	2668	ÖBB-Infrastruktur AG	3.801 m <sup>2</sup>	
<b>GESAMT</b>				<b>3.991 m<sup>2</sup></b>	<b>31.898 m<sup>2</sup></b>

**1.5.2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**1.5.3.** Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes auf den oben angeführten Waldflächen überwiegt.

**1.5.4.** Die Rodung ist an die ausschließliche Verwendung der Flächen zum beantragten Zweck, nämlich der Errichtung und des Betriebes der Eisenbahnanlage „Viergleisiger Ausbau Abschnitt Marchtrenk-Wels“ km 205.700 – km 212,135 samt den zugehörigen Nebenanlagen gebunden.

**1.5.5.** Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht spätestens bis zum 31. Dezember 2028 erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

**1.5.6.** Mit den Fällungsarbeiten auf den Rodeflächen darf erst begonnen werden, wenn für die Grundstücke der Tabelle 4 im forsttechnischen Gutachten (oder gleichwertige Ersatzgrundstücke) eine Zustimmung für die Aufforstung vorliegt, oder das Grundstück/die Grundstücke nachweislich in das Eigentum der Konsenswerberin übergegangen ist/sind. Es reicht der Nachweis der Grundstücksübereinkommen.

**1.5.7.** Die Rodungsflächen sind vor Rodungsbeginn durch ein Vermessungsbüro deutlich zu kennzeichnen und auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken. Die beanspruchten Rodungsflächen sind im Rodungs-Lageplan (Planbeilage 311.0 Rodungsplan / MAWE-EB-000SP-01-0151-F00) dargestellt sowie im Rodungsoperat (Bericht 310.0) bilanzmäßig den Grundstücken zugeordnet und integrierender Bestandteil des Rodungsbescheides.

**1.5.8.** Die UVP-Behörde sowie die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständige Forstbehörde ist spätestens 14 Tage vor Rodungsbeginn über die Fällungsarbeiten schriftlich (fax, email) zu informieren. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sind der UVP-Behörde die Nachweise über die Sicherung der Ersatzaufforstungsflächen vorzulegen. Ein Rodungsbeginn vor Nachweiserfüllung ist nicht erlaubt.

**1.5.9.** Die Fällungsarbeiten dürfen nur in der saftlosen Zeit (Anfang Oktober bis Ende Februar) durchgeführt werden, die den Bauarbeiten vorangehen. Das Holz ist mit Verweis auf Kalamitätsgefahr danach umgehend binnen 1 Monat abzufahren, bzw. zu verwerten.

**1.5.10.** Bauhilfswege und sonstige Baueinrichtungen dürfen nicht außerhalb der bewilligten Rodungsflächen im Wald angelegt werden. Die im Einflussbereich der Baustelle liegenden Forstwege und Zufahrten zum verbleibenden Wald sind während der Bau- u. Betriebsphase für den forstwirtschaftlichen Verkehr freizuhalten oder durch geeignete Umwege zu sichern.

**1.5.11.** Das Lagern von Betriebsstoffen, Bau- und sonstigem Material, das Deponieren von Aushub- und Baumaterial sowie das Abstellen von Baumaschinen ist in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbestände verboten.

**1.5.12.** Zum Ausgleich des Waldflächenverlustes und zur Sicherstellung der notwendigen Wirkungen des Waldes sind auf Kosten der Genehmigungswerberin die in Tabelle 4 des forsttechnischen Gutachtens angeführten Nichtwaldflächen im Ausmaß von **52.134 m<sup>2</sup> aufzuforsten** und hat die Genehmigungswerberin für die Sicherung der Kultur Sorge zu tragen. Sollten diese Flächen nicht zur Verfügung stehen, sind adäquate Ersatzflächen in räumlicher Nähe zu sichern und der UVP-Behörde ein Ersatzplan mit Grundstücks- u. Flächennachweis vorzulegen.

**1.5.13.** In geringfügiger Abweichung vom Rodungsoperat ist die Ersatzaufforstung mit standortgemäßen Laubbaumarten im Hauptbestand mit 5 Rotbuche / 3 Eiche / 2 Hainbuche zu begründen, wobei die Eiche immer in Gruppen von mehreren Bäumen nebeneinander gesetzt werden und die Hainbuchen die Eichen umfüttern. Im Nebenbestand sind Sommerlinde, Kirsche, Walnuss und Wildapfel randlich einzeln beizumischen.

Die Kulturen sind im Verband 2 x 2 m (mindestens 2.500 Stück / ha) auszuführen. Der vorgeschlagene randliche Waldmantel besteht maximal aus 1 Strauchreihe. Ein Krautsaum kann in 3m Breite vorgelagert werden, bzw. in jener Breite, die aufgrund das O.Ö. Kulturflächenschutzgesetzes idgF erforderlich sind. Diese 1 Strauchreihe kann dann auf die Ersatzaufforstungsfläche angerechnet werden, wenn es sich um Sträucher der im Anhang 1 des ForstG 1975 idgF genannten Arten handelt. Der Krautsaum ist forstlich nicht anrechenbar.

**1.5.14.** Die Kulturbegründung der Ersatzaufforstung kann bereits vor Baubeginn erfolgen, ist jedoch spätestens 1 Jahr nach Inbetriebnahme der Eisenbahnanlage (gegenständlicher Antragsabschnitt) abzuschließen. Die Kulturen der Wieder- u. Ersatzaufforstung sind bis zur Sicherung der Kultur Schalenwild- und Niederwildsicher zu schützen (Zaun oder Einzelschutz) und bis dahin ausreichend zu bewässern (gießen), jedoch mindestens 3x jährlich. Die Kulturpflege darf nur mechanisch erfolgen.

**1.5.15.** Die befristete Rodung im Ausmaß von **3.991 m<sup>2</sup>** ist nach Fertigstellung der Bauarbeiten wieder projektgemäß aufzuforsten und bis zur Sicherung der Kultur ebenfalls wildsicher zu schützen und zu bewässern.

**1.5.16.** Nach der Anlage der Wiederaufforstungs- und Ersatzaufforstungsflächen ist der Behörde ein kurzer Bericht mit Fotodokumentation der Aufforstungsarbeiten zu übermitteln.

**1.5.17.** Die forsttechnischen Nebenbestimmungen sind den bauausführenden Firmen nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

## **II. Projektbestandteile**

### **II.1. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden Unterlagen:**

**Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg**  
**Abschnitt Bf. Marchtrenk – Wels Vbf.-Wels Hbf.**  
**Strecke 101: km 205,700 – km 212,135**  
**Km 287,20+1 – km 289,25+8 und**  
**Km 0,00+0 – km 1,08+2**

#### **UVP-Projekt**

(UVP, Trassen- und sonstige materiellrechtliche Genehmigungsunterlagen – HIG, EisbG, WRG und Forstgesetz)

Box 1 und Box 2 – gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Einlagenverzeichnis vom 29.03.2020 (Ordnungsnummer 101, Plannummer MAWE-UV-0000AL-00-0001-F00)

### **II.2. Weiterführende Unterlagen (Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000)**

- Übersichtslageplan – Bauliche Maßnahmen Gewässerschutz Blatt 1 vom 23.08.2019
- Übersichtslageplan – Bauliche Maßnahmen Gewässerschutz Blatt 2 vom 23.08.2019
- Ergänzende Stellungnahme – Beherrschung außerbetriebliches Ereignis vom 09/2019

## **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000, erstellt von der Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen vom 22. Oktober 2019
- Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 13. November 2019 im EUROPACENTER, Messe Wels, Messeplatz 1, 4600 Wels einschließlich der Beilagen

## **IV. Nebenbestimmungen**

### **IV.1. aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungsschutz**

Bauphase:

**IV.1.1.** Erschütterungsintensive Bauarbeiten dürfen mit Ausnahme unvermeidlicher, zwingend erforderlicher Nachtarbeiten nur an Werktagen untertags von 06:00 bis 22:00 Uhr durchgeführt werden.

**IV.1.2.** Unvermeidliche, zwingend erforderliche Nachtarbeiten müssen den betroffenen Anrainern (ca. 200m-Umkreis um die Baustelle) spätestens eine Woche im Voraus angekündigt werden.

**IV.1.3.** Zum Schutz vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen sind hinsichtlich der vorhabensbedingten Erschütterungen betroffenen Personen die Bestimmungen der VOLV einzuhalten.

**IV.1.4.** Zum Schutz des Wohlbefindens der Anrainer sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 gemäß folgender Tabelle einzuhalten.

RVE 04.02.04 - Tabelle 2: Zulässige  $v_{R,max,Fund}$ -Werte im Falle einer Fundamentmessung und Faktoren für  $E_{max}$  bzw.  $E_r$  im Falle einer Wohnbereichsmessung in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer

Zeile	Einwirkungstage / Kalenderjahr [d]	Beurteilungsperiode	$v_{R,max,Fund}$ [mm/s]	Faktor A für $E_{max}$	Faktor B für $E_r$
1	26 bis 78	Tag	12,0	1,25	1,25
		Nacht	0,70	1,25	1,25
2	6 bis 25	Tag	16,0	1,50	1,50
		Nacht	0,70	1,50	1,50
3	2 bis 5	Tag	21,0	1,75	Beurteilung nur nach $E_{max}$
		Nacht	1,0	1,75	
4	1	Tag	21,0	2,00	

**IV.1.5.** Die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten, Vibrowalzenverdichtung, Baggararbeiten u.ä.) sind im Voraus in Bereichen bahnnaher Bebauung (siehe RVE 04.02.02) abzuschätzen. Dabei sind Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammenzufassen und die Baudauer für jeweils 200m-Abschnitte zu bestimmen. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 anzuwenden.

**IV.1.6.** Die Einhaltung der RVE-Richtwerte ist durch Erschütterungsmessungen bei bahnnaher Bebauung nach RVE 04.02.02 zumindest in 200m-Abschnitten entweder beim möglichst nächstgelegenen oder einem besonders sensiblen Wohngebäude zu überwachen.

Betriebsphase:

**IV.1.7.** Die nachfolgenden Objekte sind abzulösen, da ein ausreichender Erschütterungsschutz mit Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik nicht erzielt werden kann:

Marchtrenk, Paschinger Straße 2

Marchtrenk, Freilingerstraße 2

Marchtrenk, Ghegastraße 19

**IV.1.8.** In den nachfolgend angeführten Bereichen sind weich besohlte Schwellen auf versteiftem Planum auszuführen:

Strecke, Gleis

Bereich

HL-1

km 205,880-206,600

HL-2

km 206,200-206,720

Gleis 5

Weiche 253-Weiche 260

HL-2

km 208,800-209,400

HL-2,

Gleis 606 und 608 km 211,500-211,800 einschließl. Weichen

514 und 521

(Anmerkung: Weichen immer von Weichenanfang bis Weichenende)

**IV.1.9.** Im Bereich der HL 1-Strecke km 206,600-207,000 sind USM auf Erschütterungsschutzplatte auszuführen.

**IV.1.10.** Im Bereich der HL 1-Strecke km 206,600-207,000 sind USM auf Erschütterungsschutzplatte auszuführen.

## **IV.2. aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer**

**IV.2.11.** Die Entwässerungsanlagen zu Fassung, Transport und Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer sind gemäß den geltenden technischen Richtlinien vorzusehen.

**IV.2.12.** Die Aufrechterhaltung einer geregelten Versickerungsleistung mit einer dem Stand der Technik entsprechenden Vorreinigung ist zu beachten und Augenmerk auf die Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen für eine funktionierende und den geltenden Standards entsprechende Reinigungsleistung der Entwässerungsbauwerke zu legen.

**IV.2.13.** Mit der Fertigstellungsanzeige ist ein Störfallkonzept für das Abwenden von ungünstigen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses sowie im Notfall der UVP-Behörde vorzulegen.

## **IV.3. aus Sicht des Fachgebietes Boden-Abfallwirtschaft**

Bauphase:

**IV.3.14.** Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung idgF, und Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte und sensorisch auffälliger Bereiche (zB Frachtenbahnhof Wels) erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der Behörde spätestens 30 Tage vor Baubeginn vorzulegen. Selektive Ausubarbeiten die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

**IV.3.15.** Für die Bauphase ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen. Die erfolgte Bestellung ist mit den erforderlichen Kontaktdaten der Behörde umgehend mitzuteilen.

**IV.3.16.** Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht in Abstimmung mit der Behörde festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der UVP-Behörde zu übermitteln.

**IV.3.17.** Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans idgF anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

**IV.3.18.** Die abzurechnenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzurechnen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung (BGBl II 181/2015) zu erfolgen.

**IV.3.19.** Während der Bauphase sind insgesamt mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich (vorzugsweise im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen) bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

**IV.3.20.** Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) abgedichtete Lagereinrichtungen (z.B Container, dichte Wannen, etc.) einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

**IV.3.21.** Unmittelbar vor dem Rückbau der Bestandsstrecke sind die Gleisaushubmaterialien entsprechend den dann gültigen gesetzlichen Vorgaben (Bundes-Abfallwirtschaftsplan idgF) zu beproben und zu analysieren. Wegen der erfolgten Herbizidanwendung auf den zu untersuchenden Gleisbereichen ist entweder der Nachweis einer mindestens einjährigen Karenzfrist, gerechnet vom letzten Spritzmitteleinsatz, zu erbringen oder sind die einzelnen Feldproben auch auf Herbizidrückstände zu untersuchen und die Zulässigkeit der geplanten Verwertung zu prüfen.

**IV.3.22.** Vor Beginn der Bauarbeiten ist das Trassenband der neuen Trasse einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen.

Betriebsphase:

**IV.3.23.** Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind.

#### **IV.4. aus Sicht des Fachgebietes Wald- und Wildökologie**

**IV.4.24.** Die Wiederaufforstung der befristeten Rodungsflächen in der dem Bauende nächstfolgenden Vegetationsperiode ist obligatorisch. Dabei werden 3.991 m<sup>2</sup> wiederaufzuforsten sein. Als Ausgleich und Ersatz für die dauernden Rodungen sind aufgrund der Wiederherstellung der beeinträchtigten Waldfunktionen Ersatzaufforstungen im räumlichen Zusammenhang zur Rodung im Verhältnis von mindestens 1:1,5 erforderlich und diese spätestens mit Bauende anzulegen. Der Funktionsausgleich erfolgt umso früher, je früher die Ersatzaufforstungen angelegt werden. Vor Baubeginn sind die Rodungsgrenzen auszuzeigen und deutlich gegenüber dem Baufeld abzugrenzen. Die Rodungen sind außerhalb der Vegetationsperiode (01.11. bis 28.2.) durchzuführen und von der ökologischen Bauaufsicht zu überwachen.

**IV.4.25.** Mit den betroffenen Jagdleitern (GJ Marchtrenk, GJ Wels-Pernau) ist vor Baubeginn Kontakt aufzunehmen, und es sind allfällig im Baufeld liegende Reviereinrichtungen abzubauen und an geeignete Stellen zu verlegen.

**IV.4.26.** Sensible Wildtierhabitate sind vom Baufeld abzugrenzen. Als Ausgleich und Ersatz für beanspruchte Wildtierhabitate sind die in der Tab. 34 des Berichtes 570 „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ angeführten Flächen auszugleichen. Die bereits o.a. Ersatzaufforstungsflächen werden so angelegt, dass sie auch als Leiteinrichtung für Wildtiere zur Wildquerungshilfe (WQH) im Nachbarabschnitt der HL (Linz-Marchtrenk) fungieren können und so die Trennwirkung des ggst. Abschnittes mindern.

#### **IV.5. aus Sicht des Fachgebietes Straßenbau und Straßenverkehrstechnik**

**IV.5.27.** Es ist sicherzustellen, dass es durch die Baustellenfahrzeuge zu keiner Verschmutzung des öffentlichen Straßennetzes kommt. Es sind Reifenwaschanlagen an den Ausfahrten aus den Baustellen vorzusehen.

## **IV.6 Maßnahmen zur Beweissicherung und zur abschließenden Kontrolle**

Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Licht, Beschattung:

**IV.6.1.** Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der neuen elektrischen Bahnstromanlagen sind 24 h Mittelwert-Messungen bei mindestens 3 der nächsten Anrainerobjekte durchzuführen. Zusätzlich sind 24 h Mittelwert-Messungen an den nächsten allgemein frei zugänglichen Bereichen der Bahnanlage (Bahnsteige in Marchtrenk) sowie bei den neuen Oberleitungsschaltgerüsten durchzuführen. Diese Messungen sind mit den Berechnungen im Fachbeitrag von der TU Graz (Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten.

**IV.6.1a.** Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen sind entsprechende Beleuchtungsmessungen durchzuführen und zu dokumentieren, die die Einhaltung der erforderlichen Beleuchtungsstärke bestätigen und die Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern minimieren bzw. ausschließen.

Erschütterungen (und Sekundärschall):

**IV.6.2.** Erschütterungsüberwachung: Zum Nachweis der Einhaltung der Richtwerte von RVS 04.02.04 Tabelle 2 während erschütterungsintensiver Bauarbeiten hat eine Beweissicherung durch Erschütterungsmessungen zu erfolgen. Sie sind im Fundamentbereich eines Gebäudes durchzuführen. Die Erschütterungsmessungen sind über ein webbasiertes online-Monitoring zu erfassen, das den Berechtigten den Zugriff jederzeit softwareunabhängig ermöglicht. Diese Kontrollmessungen sind im Bedarfsfall derart zu gestalten, dass die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. SMS, Ampelsignale) von der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden.

**IV.6.3.** Kontrollmessungen: Kontrollmessungen: Nach Fertigstellung des Vorhabens sind die Immissionen (Fundament und Wohnbereich) möglichst in folgenden Objekten zu messen und ein Bericht darüber der Behörde vorzulegen:

Marchtrenk: Westbahnstraße 38, Ottoweg 5, Ghegastraße 17, Freilingenstraße 3 und Freilingenstraße 8

Wels: Rilkestraße 43, Gärtnerstraße 60

Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Wasserbautechnik:

**IV.6.5.** Sofern die projekts- bzw. bescheidgemäß vorgesehenen Messungen und Kontrollen bzw. die Mess- und Kontrollintervalle nicht eingehalten werden können, ist die UVP-Behörde umgehend davon zu verständigen.

Boden-Abfallwirtschaft:

**IV.6.8.** Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist sowohl für den Neubau der Trasse als auch für den Rückbau der Bestandsstrecke die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben.

Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Menge der entsorgten Schadstoffe, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der UVP-Behörde vorzulegen.

Wald- und Wildökologie:

**IV.6.9.** Als Beweissicherungsmaßnahme, respektive zur begleitenden Kontrolle sind die Aufforstungsflächen bis zur Sicherung der Kultur zu begleiten und letztlich mit der Forstbehörde in die Sicherung zu entlassen. Besondere Vorkommnisse während der Kulturentwicklung sind der Behörde zu melden.

## **V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen**

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

**V.1.** Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

**V.2.** Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

**V.3.** Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

Bestehende Vereinbarungen werden hievon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

## **VI. Kosten**

### **Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes**

Für die am 13. November 2019 durchgeführte Amtshandlung (öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 48 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für vier Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

**€ 662,40**

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung

auf das Konto BIC BUNDATWW, IBAN AT970100000005040003 lautend auf Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

## VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 2 Z. 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Abs. 9, Abs. 10 und Abs. 11 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016
- unter Mitwirkung von
  - §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
  - §§ 20, 31 ff Eisenbahngesetz 1967 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015
  - § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 60/2015
  - §§ 9, 32 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 54/2014
  - §§ 17 ff Forstgesetz (ForstG) BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 102/2015
- §§ 59 Abs. 1, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007

## Begründung

### I. Verfahrensgang

#### I.1. Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (in weiterer Folge ÖBB-Infrastruktur AG) hat am 28. Dezember 2017 die Durchführung eines Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben „viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Marchtrenk FBf-Wels Vbf. -Wels Hbf., km 205,700 bis km 212,135“ beantragt und ein UVE-Konzept einschließlich einer Darlegung der Grundzüge des Vorhabens und einen Übersichtslageplan vorgelegt. Nach Beiziehung der mitwirkenden Behörden und Dritter hat die ho. Behörde mit Schreiben vom 29. März 2018 gemäß § 4 Abs. 2 UVP-G 2000 Stellung genommen.

#### I.2. Antrag der Projektwerberin vom 3. Juni 2019

**I.1.1.** Mit Schreiben vom 3. Juni 2019 hat die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 2 HIG, §§ 20 und 31ff EisbG, §§ 9 und 32 WRG, § 17 ff Forstgesetz (alle Gesetze in der geltenden Fassung), § 21 BStG sowie allen

sonstigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, für das Vorhaben „viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Marchtrenk FBf-Wels Vbf. -Wels Hbf., km 205,700 bis km 212,135“ angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die grundsätzliche Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen („UVP-Projekt“), die Trassengenehmigungsunterlagen und Pläne gemäß § 3 HIG iVm § 24f Abs. 10 UVP-G 2000, der Bauentwurf und das Gutachten gemäß §31a EisbG, die Unterlagen gemäß Wasserrechtsgesetz, die Rodungsunterlagen gemäß Forstgesetz und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 angeschlossen.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Antragstellerin wurde um die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 angesucht. Gegenstand dieses teilkonzentrierten Grundsatzgenehmigungsverfahrens ist somit die Sicherstellung des Trassenverlaufs gemäß §§ 3 ff HIG in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000 und Mitankwendung der für die Genehmigung erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes, des Wasserrechtsgesetzes und des Forstgesetzes. In einem weiteren teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung werden die landesrechtlichen Materiengesetze (voraussichtlich Naturschutz) zu behandeln sein.

**I.1.2.** Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/IVVS4) wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

<b>Name des Sachverständigen:</b>	<b>Fachgebiet</b>
Kordina ZT GmbH (DI Hans Kordina, Bettina Riedman MAS ETH RP, MAS (Mediation))	Koordination; Raum-, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild
Dipl.-Ing Markus Mayr	Eisenbahnwesen/ – technische Belange, Straßenbau
Herteg GmbH (Ing. Peter Herteg)	Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb
Ing. Wilhelm Lampel	Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Licht, Beschattung
Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser	Erschütterungen (und Sekundärschall)
Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.(Dr. Günther Achs)	Lärmschutz
Dr. Andreas Amann	Luft und Klima
Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger	Humanmedizin
Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.(Dr. Fritz Kopf)	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser
Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.(Dr. Birgit Strenn)	Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Schippinger & Partner ZT GmbH (Dr. Kurt Schippinger)	Boden - Abfallwirtschaft
freiland ZT GmbH (DI Oliver Rathschüler)	Ökologie, einschließlich Gewässerökologie
Steinwender & Partner Gesellschaft m.b.H. (DI Reinhart Barbl)	Wald- und Wildökologie, Forst- und Agrarwesen

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde mit Bescheiden vom 17. Juni 2019, BMVIT--820.375/0002--IV/IVVS4/2019, ein externer UVP-Koordinator, nämlich die Kordina ZT GmbH (Dipl.-Ing. Hans Kordina, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS (Mediation)), bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet „Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung“) und der externe Koordinator wurden jeweils mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Der Sachverständige für „Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung“ wurde als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Die Sachverständigen hatten vorerst aus fachlicher Sicht vorrangig die Prüfung der Antragsunterlagen auf Vollständigkeit gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG durchzuführen.

### **I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonst für die Erteilung der Genehmigung beizuziehenden Behörden**

Mit Schreiben vom 17. Juni 2019, BMVIT-820.375/0002-IV/IVVS4/2019, wurde die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltanwalt, Standortgemeinden, die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus - nunmehr Bundesministerin für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus, das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist binnen 3 Wochen ab Zustellung hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

Unter Einem, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme übermittelt. Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltanwalt, den Standortgemeinden und der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt.

Die eben genannte Liste der Sachverständigen und der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan wurden (dazu gleich im nächsten Punkt) gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag und den Antragsunterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

#### **I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

Gemäß § 9 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 20. August 2019, GZ: BMVIT-820.375/0005-IV/IVVS4/2019, kundgemacht. Das Edikt wurde jeweils am 27. August 2019 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in den Oberösterreichischen Nachrichten und in der Kronen Zeitung. Weiters wurden die Kundmachung sowie der Antrag, das Einlagenverzeichnis, der Bericht zur Umweltverträglichkeitsklärung samt allgemein verständlicher Zusammenfassung im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000, die Übersichtskarte sowie der Zeitplan gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 ab dem 27. August 2019 auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet veröffentlicht. Weiters erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Marchtrenk und Wels. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 27. August 2019 an der Amtstafel angeschlagen.

In der Zeit vom 27. August 2019 bis einschließlich 11. Oktober 2019 erfolgte in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 1 HIG. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

#### **I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen**

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 2 HIG vom 27. August 2019 bis einschließlich 11. Oktober 2019 langten bei der UVP- Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

##### **A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und sonstigen Formalparteien und Amtsstellen gemäß § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000:**

Diese Unterlagen wurden bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt. Seitens der mitwirkenden Behörden und sonstiger betrauter Stellen sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- a. Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Kärntnerstraße 10--12, 4021 Linz vom 29. Juli 2019 als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
- b. Oberösterreichische Umwelthanwaltschaft, Kärntnerstraße 10--12, 4021 Linz vom 8. Juli 2019

Während der Auflage- und Stellungnahmefrist langte die folgende schriftlichen Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und Formalpartei bei der Behörde ein:

1. Bundesministerium für Arbeit, Soziales Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 23.09.2019

**B. Stellungnahmen von Umweltschutz, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:**

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 den Standortgemeinden der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, sonstige materienrechtliche Unterlagen) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Oberösterreichischen Umweltschutz und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. **Bereits vor der öffentlichen Auflage** ist folgende Stellungnahme eingegangen:

c. Stadt Wels, Stadtplatz 1, 4600 Wels, vom 30. Juli 2019

**Während der Auflage - und Stellungnahmefrist** langte folgende schriftliche Stellungnahme der Umweltschutz Oberösterreich bei der Behörde ein:

1. Oberösterreichische Umweltschutz, Kärntnerstraße 10--12, 4021 Linz vom 27. August 2019 (nochmalige Vorlage der oa Stellungnahme vom 8. Juli 2019)

**C. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:**

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, dem Land Oberösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt. Während der Auflagefrist ist keine diesbezügliche Stellungnahme bei der Behörde eingelangt. Auf die bereits oben angeführte Stellungnahme der Stadt Wels Stadt Wels vom 30. Juli 2019 wird verwiesen.

**D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm. § 44a und b AVG:**

Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Franz, Vielhaber, Freilingerstraße 8, 4614 Marchtrenk vom 19.09.2019
2. Wirtschaftskammer Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 30.09.2019 als Standortanwalt
3. Reinhard Wiesmeier, Marchtrenkerstraße 63, 4611 Buchkirchen vom 09.10.2019
4. Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Kärntnerstraße 10--12, 4021 Linz vom 09.10.2019 als wasserwirtschaftliches Planungsorgan (Hinweis auf erfolgte Stellungnahme vom 29.07.2019)
5. Gerald Bergsmann, Freilingerstraße 4, 4614 Marchtrenk vom 06.10.2019

Die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in der zusammenfassenden Bewertung wiedergeben und dort von den Sachverständigen der UVP-Behörde aus fachlicher Sicht behandelt.

Alle eingelangten Stellungnahmen wurden von der Behörde der Antragstellerin mit Schreiben vom 18. Oktober 2019, GZ. BMVIT-820.375/0008-IV/IVVS4/2019, mit der Aufforderung zur Stellungnahme übermittelt. Seitens der Antragstellerin wurde der Behörde mit Schreiben vom 12. November 2020 hierauf eine schriftliche Beantwortung („Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG“) vorgelegt.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt V. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

## **I.6. weiteres Ermittlungsverfahren, Erstellung der zusammenfassenden Bewertung**

**I.6.1** Der von der Behörde in Zusammenarbeit mit der externen UVP-Koordination erstellte Arbeitsbehelf für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung („Prüfbuch“) wurde den Sachverständigen umgehend übermittelt.

**1.6.2** Jeweils mit Bescheiden vom 11. September 2019, GZ BMVIT-820.375/0007-IV/IVVS4/2019 wurde die Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH., DI Hanno Töll Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien zum nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutz und DI Gunther Stocker, Bergenstammgasse 7, 1130 Wien zum nichtamtlichen Sachverständigen für Straßenbau und Straßenverkehrswesen bestellt.

**1.6.3** Am 22. Oktober 2019 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 übermittelt. Die zusammenfassende Bewertung wurde von allen Sachverständigen unterfertigt. Diese baut auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f auf.

## **I.7. öffentliche mündliche Verhandlung**

**I.7.1.** Mit Edikt vom 23. Oktober 2019, GZ. BMVIT-820.375/0009-IV/IVVS4/2019 wurde für den 13. November 2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG im EUROPACENTER, Messe Wels, Messeplatz 1, 4600 Wels anberaumt. Des Weiteren wurde die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der ergänzenden Unterlagen vom 30. Oktober 2019 bis einschließlich 12. November 2019 bei der UVP-Behörde und in den Standortgemeinden kundgemacht und somit dem Parteiengehör zugeführt. Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die Kundmachung der Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung und der Auflage der zusammenfassenden Bewertung am 30. Oktober 2019 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in den Oberösterreichischen Nachrichten und der Kronen Zeitung (Oberösterreich Ausgabe) kundgemacht.

**I.7.2.** Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG wurde eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung am 13. November 2019 in der Standortgemeinde Wels abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach im Hinblick auf die Lage des Linienvorhabens, der Erreichbarkeit durch die Beteiligten und wegen der erforderlichen Größe des Verhandlungssaals sowie der Barrierefreiheit am zweckmäßigsten für die Verhandlung erschien.

Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt; die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrücke der erstellten Niederschrift der Projektwerberin zur Verfügung gestellt wurden und den anwesenden Personen, sofern diese sich zu Wort gemeldet haben, je ein Ausdruck ihrer Stellungnahme(n) aus der Niederschrift persönlich übergeben wurde.

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Verhandlung endete am 13. November 2019, sodass in Entsprechung der gesetzlichen Vorgaben (spätestens eine Woche nach Schluss der Verhandlung) die Verhandlungsschrift ab dem 16. November 2019 aufgelegt wurde. Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den Umfang der Verhandlungsschrift hielt die Behörde diese Frist für ausreichend. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des BMVIT (nunmehr BMK) im Internet veröffentlicht und ist dort bis zum Abschluss der UVP-Verfahren einsehbar.

## **II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### **II.1. Zuständigkeit**

Die Eisenbahnstrecke Wien Salzburg wurde 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.

Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des HochleistungsstreckenG bezogene Rechtsakte. (VfGH v. 5.12.1995, Zlen B274/95; B286/95)

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist weiters 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

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass das gegenständliche Vorhaben 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 gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben ist daher gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 (Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km) einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unterziehen.

## **II.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages**

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „*voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt*“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „*getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen*“.

Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass der gegenständliche Umbau samt Gleiszulegung ein mehr als 6 km langes Eisenbahnvorhaben darstellt, durch welches eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw unzweifelhaft konkret betroffen sind. Erfahrungsgemäß und zweifellos ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Darüber hinaus ist dem Parteienverzeichnis gem EisbG (Ordnungsnummer 273) alleine hinsichtlich diesem mitanzuwendenden Materiegesetz die Zahl von 192 Parteien zu entnehmen.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erstmals vorgebracht werden, so sind diese gemäß § 40 Abs 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und hat der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft zu machen, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugeestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 3 HIG kundzumachen.

### **II.3. Beiziehung von Sachverständigen**

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und des externen UVP-Koordinators erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;

2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

#### **II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage**

Vor Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und des Anhörungsverfahrens nach dem HIG war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materienrechtlichen Operaten für die Trassengenehmigung, dem Bauentwurf und das Gutachten gemäß §31a EISbG, den wasserrechtlichen und den Rodungsunterlagen vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages

oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte. Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen aus der damaligen Sicht keine Mängel aufwiesen, die die Beurteilung durch die Sachverständigen nicht ermöglichen bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte ausreichend war.

Der Genehmigungsantrag samt seinen Beilagen und die Projektunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung wurden zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 HIG in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

## **II.5. Zeitplan**

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemeinsam mit den sonstigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein Zeitplan am 20. August 2019 (GZ. BMVIT-820.375/0005-IV/IVVS4/2019) auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan wurde durch die Behörde unterschritten bzw. eingehalten.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. Eberhartinger-Tafill/Merl, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b)

### **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 23.10.2019 für die Fachgebiete Eisenbahnwesen und Eisenbahntechnik (technische Belange); Eisenbahnwesen – technische Belange; Erschütterungen (und Sekundärschall); Straßenbau und Straßenverkehrstechnik; Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb; Lärmschutz; Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser; Wasserbautechnik und Oberflächenwässer; Humanmedizin; Wald- und Wildökologie, Forstwesen; Jagdwesen und Agrarwesen; Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsschutz; Boden-Abfallwirtschaft; Ökologie einschließlich Gewässerökologie sowie Luft und Klima; erstellt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde soweit erforderlich die Genehmigungsfähigkeit des Projektes auch nach den mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zur zusammenfassenden Bewertung erbrachten gutachterlichen Ausführungen.

#### **III.1. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen**

Von der Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen („Prüfbuch“) erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in drei Bereiche gegliedert wurden:

1. Alternativen, Varianten, Nullvariante
2. Auswirkungen (Beurteilung der Umweltauswirkungen), Maßnahmen, Kontrolle
3. Auswirkung des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes
4. Fachliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen

Im Fragenbereich 1 wurden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Es wurde untersucht, ob die von der Projektwerberin ausgewählte Variante dem Stand der Technik entspricht und es wurden die Angaben der Projektwerberin im Hinblick auf Plausibilität, Nachvollziehbarkeit, Schlüssigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Im Fragenbereich 2 wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Im Fragenbereich 3 erfolgte die fachliche Auseinandersetzung zu den erwarteten Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen.

Im Fragenbereich 4 erfolgte eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen.

Die Sachverständigen kamen in der zusammenfassenden Bewertung zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

**Untersuchungsraum:** Der Untersuchungsraum wird in jedem Fachbeitrag fachspezifisch und schutzgutspezifischen Anforderungen entsprechend plausibel und ausreichend abgegrenzt dargestellt. Damit ist gewährleistet, dass mögliche maßgebliche Umweltbeeinträchtigungen erkannt werden können.

**Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante:** Das Erfordernis des eingereichten Infrastrukturprojektes ist in den Einreichunterlagen ausreichend dargelegt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Varianten (da es sich um eine Ausbaumaßnahme auf der Bestandstrecke handelt war außer der Nullvariante keine alternativen Trassen sinnvoll) wurden entsprechend dargelegt. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens in Hinblick werden nachvollziehbar dargelegt.

**Ist-Zustand:** Die Erhebung der Bestandssituation (Ist-Zustand) insbesondere für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luft und Klima erfolgte von 2013 bis 2017. Die Vorteile des Projektes gegenüber dem Ist-Zustand können aus den vorgelegten Unterlagen abgeleitet werden. Die Umsetzung des Projektes stellt insbesondere aus eisenbahnbautechnischer und eisenbahnbetrieblicher, lärmtechnischer, erschütterungstechnischer, raumplanerischer, wildbiologischer und abfallwirtschaftlicher Sicht gegenüber dem Ist-Zustand eine Verbesserung dar.

**Auswirkungen des Vorhabens:** Insbesondere sind dies die vorhabensbedingten Emissionen während der Bauzeit und des Betriebes (Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, EMF), Trennwirkung, Rodungen sowie Eingriffe in Gewässer und Grundwasser. Die Auswirkungen dieser Wirkfaktoren auf die Schutzgüter wurden beurteilt und beschrieben.

Zusammenfassend kommen die Gutachter in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zusammengefasst zum Schluss, dass die in der UVE dargestellten und die in der zusammenfassenden Bewertung zusätzlich von den Sachverständigen als zwingend angesehenen, unbedingt erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind als vertretbar einzustufen.

### III.2. Zu den Genehmigungskriterien des HIG

Hinsichtlich des Vorliegens der in § 3 genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht, auf die sonstigen öffentlichen Interessen Bedacht genommen wird, und der für die Sicherung des Trassenverlaufs festgelegte Geländestreifen in den Trassengenehmigungsunterlagen entsprechend dargestellt ist, dieser das Ausmaß nicht überschreitet, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, sowie der für den Bahnkörper festgelegte Geländestreifens die Breite 150 m nicht überschreitet kamen die befassten Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung zu folgenden Ergebnissen: Das Vorhaben entspricht aus Sicht des eisenbahnbautechnischen sowie des betrieblichen Sachverständigen den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn.

Von den Sachverständigen wird auch ausdrücklich bestätigt, dass die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt wurde. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben.

### **III.3. Zu den Genehmigungskriterien des EisbG einschließlich ASchG**

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante 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.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Seitens der Antragstellerin wurde bereits mit dem Antrag das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3. Juni 2019, GZ 16-3047. der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vorgelegt.

In der zusammenfassenden Bewertung wird das Ergebnis des Gutachtens gemäß §31a wie folgt zusammengefasst:

*„Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben „Bf. Marchtrenk - Wels Hbf.“ relevanten Fachgebiete*

- *01 Eisenbahnbautechnik*
- *02 Eisenbahnbetrieb*
- *03 Konstruktiver Ingenieurbau*
- *04 Hochbau*
- *05 Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation*
- *06 Elektrotechnik 16 2/3 Hz*
- *07 Elektrotechnik 50 Hz*
- *08 Wasserbautechnik & Hydrologie*
- *09 Geologie & Geotechnik*

- 10 Schalltechnik & Erschütterungen<sup>9999</sup>
- 11 Elektromagnetische Felder
- 12 Straßenverkehr

*ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der Technik.*

*Im vorliegenden Gutachten wurden seitens der § 31a-Gutachter, aus Sicht der vorher angeführten Fachgebiete, jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aus den Gesichtspunkten Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.*

*Aus Sicht der §31a Gutachter der angeführten Fachgebiete kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EIsbG, also 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. Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eisenbahnbautechnischen Aspekte.“*

*„Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.“*

Von den Sachverständigen wird bestätigt, dass die für die Fachgebiete relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) inhaltlich in den Einreichprojekunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt sind.

Die Sachverständigen kommen somit zum Schluss:

***„Es bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EIsbG 1957 idgF für das Projekt „Bf. Marchtrenk - Wels Hbf.“ keine Bedenken“***

Der zusammenfassenden Bewertung ist auch zu entnehmen, dass Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden in geeigneter Weise wiederhergestellt werden. Ferner wird bestätigt, dass vom gegenständlichen Projektvorhaben keine Wasserläufe in ungünstiger Weise berührt werden.

### III.4. Zu den Genehmigungskriterien des WRG

Die wasserrechtlichen Fragestellungen wurden in die zusammenfassende Bewertung aufgenommen. So kommen die Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer und Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser zusammengefasst zum Ergebnis, dass die Genehmigungskriterien der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren eingehalten werden.

Weiters ist dem Gutachten zu entnehmen:

Durch das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung werden das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt. Es wird keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch die anfallenden Oberflächenwässer als gegeben erachtet. Das gegenständliche Gleisvorhaben liegt in keinem Hochwasserüberflutungsgebiet.

Die Beschaffenheit des Grundwassers wird nicht nachteilig beeinflusst. Eine ungünstige Veränderung der Beschaffenheit des Oberflächenwassers im Vergleich zur Nullvariante wird nicht erwartet.

Durch das Vorhaben erfolgt keine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches und wird keine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung entstehen. Durch das Vorhaben tritt auch keine Verschwendung des Wassers ein.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung.

Von dem gegenständlichen Vorhaben ist kein Oberflächengewässer betroffen dessen ökologischer Zustand von diesem beeinträchtigt werden könnte.

Augenscheinlich kann keine wesentliche Beeinträchtigung aus anderen gemeinschaftlichen Vorschriften und Zielsetzungen abgeleitet werden.

Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer entspricht die vorgesehene Ableitung der anfallenden Abwässer einer Beseitigung entsprechend dem Stand der Technik.

Es konnte kein Widerspruch zu einer wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügung, einem anerkannten wasserwirtschaftlichen Rahmenplan, einer Schutz- oder Schongebietsbestimmung, einem Sanierungsprogramm oder sonstigen wichtigen wasserwirtschaftlichen Planung erkannt werden bzw. ist aus den vorliegenden Unterlagen zum gegenständlichen Vorhaben kein Widerspruch zu wasserwirtschaftlichen Planungen ableitbar.

Aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser werden mit den Maßnahmen (GHG-BA-01 bis GHG-BA-06) sowie den hydrogeologischen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen (GHG-BA-01-BW und GHG-BE-01-BW sowie GHG-BA-02-BW und GHG-BE-02-BW) alle praktikablen Vorkehrungen getroffen wurden, um die negativen Auswirkungen auf den Zustand des Grundwasserkörpers nachweislich zu mindern. Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer werden mit den in den vorgelegten Unterlagen

angeführten Maßnahmen alle praktikablen Vorkehrungen zur Vermeidung ungünstiger Auswirkungen auf den Zustand der Oberflächenwässer getroffen.

Da bei gegenständlichem Projekt eine Bestandsstrecke adaptiert wird rechtfertigen aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und des Grundwassers die nutzbringenden Ziele die geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper in der Betriebsphase. Eine wesentlich bessere Umweltoption konnte nicht erkannt werden. Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird die Versickerung der Oberflächenwässer in den nach geltenden Richtlinien geplanten Entwässerungsanlagen befürwortet, da die zusätzliche Vorreinigung der Wässer über Bodenfilter eine Verbesserung zur Nullvariante darstellt. Demnach sind aus Sicht des Fachgebietes die vorgesehenen Maßnahmen den angezeigten Umweltoptionen zuträglich.

Der Stand der Technik hinsichtlich Sammlung und Reinigung des Niederschlagswassers vor der Ableitung in Oberflächengewässer und das Grundwasser und der Vorsorge für den Störfall wird eingehalten. Der Stand der Technik wird unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhang G des WRG eingehalten.

Die Tatbestände des § 104 (Vorprüfung) und § 105 WRG (öffentliche Interessen) werden erfüllt bzw. sind diese aus der Sicht der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Geologie und Hydrogeologie, Gewässerökologie sowie des Sachverständigen für Grundwasserchemie nicht maßgeblich.

Seitens des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wird bestätigt, dass durch die geplanten Maßnahmen weder eine qualitative Änderung noch eine quantitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes des Grundwassers erfolgt. Es ist grundsätzlich auch keine Beeinflussung des Grundwassers durch qualitative oder quantitative Änderungen des Wasserhaushaltes zu erwarten, wobei geringfügig nachteilige Auswirkungen in der Bauphase nicht auszuschließen sind.

### **III.5. Zu den Genehmigungskriterien des Forstgesetzes**

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wurde das Rodungsgutachten vom 19. September 2019 erstellt. Der Sachverständige kommt in diesem Gutachten zusammengefasst zum Schluss, dass

- die von Rodungen betroffenen Waldbestände sind aufgrund der im Gutachten ausgewiesenen Waldfunktionen in besonderem öffentlichem Interesse gelegen sind;
- davon auszugehen ist, dass das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald überwiegt;
- aus streckenplanerischer Sicht ist die Beanspruchung der gegenständlichen Waldflächen in dargestelltem Ausmaß unbedingt notwendig, um die erforderlichen verkehrstechnischen Richtlinien und einschlägigen gesetzlichen Vorschriften der Eisenbahnplanung sowie insbesondere der damit verbundenen Sicherheitsvorschriften (Sicherheitsabstände von stromführenden Leitungen – z.B. Spitzenleitung) erfüllen zu können. Ein Ausweichen mit Projektvorhabensteilen auf „Nichtwaldflächen“ ist auf Grund der notwendigen

Parallellage der Gleise nicht möglich. Der Optimierungsprozess im Zuge des Einreichprojektes führte bereits zur Waldflächeninanspruchnahme lediglich im „unbedingt notwendigen Ausmaß“.

Seitens des Sachverständigen bestehen gegen die beantragten Rodungen bei Einhaltung der im Gutachten vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände.

### III.6. Aussagen der Sachverständigen zum Parteiengehör

Hier wird grundsätzlich auf den Fragenbereich 4 der vorliegenden und einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides darstellende Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen, in der sämtliche bis zum Ende der öffentlichen Auflage der Unterlagen eingegangene Stellungnahmen entsprechend fachlich beurteilt und beantwortet wurden verwiesen.

Zur Forderung von Johann Ganscha, Bauernfeldstraße 11, 4600 Wels / Pernau hinsichtlich

- Anlage einer Bahnhaltestelle „Pernau“
- Schaffung von Parkmöglichkeiten für PKW, Fahrräder und E—Mobilität
- Fußgänger--Übergang über die Gleisanlagen
- SAB Bushaltstelle
- Erreichbarkeit der Dienstleistungs-, Handels- und Industrieanlagen

Hat der Sachverständige für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild wie folgt Stellung genommen:

”

- *Die Errichtung einer Haltestelle ist an dieser Stelle (Unterführung Schloßstraße) nicht im vorliegenden Vorhaben vorgesehen (nicht Bestandteil des Projektes) — und aufgrund der eisenbahnbetrieblichen Problemstellungen auch nicht möglich*
- *Eine Unterführung besteht bereits an dieser Stelle, die im Vollzug des Projektes auch verbessert wird.*
- *Die Erreichbarkeit der genannten Dienstleistungs-, Handels- und Industrieanlagen ist über die bestehende — und gleichfalls erneuerten -- Unterführung der Innviertler Straße in beiden Richtungen möglich.*
- *Infolge der Nichterrichtung einer Haltestelle ist auch die Anlage einer Park&Ride-Anlage nicht zweckmäßig — diese müsste derzeit von der Stadtgemeinde errichtet werden und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.“*

Seitens des eisenbahnbautechnischen und des eisenbahnbetrieblichen Sachverständigen wird zu diesen Forderungen gemeinsam ausgeführt:

*„Das gegenständliche Vorhaben sieht einen Nahverkehrshalt im Bahnhof Marchtrenk in ca. km 206,0 und im Hbf. Wels in ca. km 212,5 vor.*

*Eine neue Haltestelle im Bereich Wels-Pernau etwa auf der Höhe des Verschiebebahnhofes im Bereich von ca. km 209,5 bis km 211,0 ist nicht vorgesehen.*

*Eine zusätzliche Einrichtung einer Haltestelle oder/und eines Fußgängerübergangs über die Gleisanlagen wäre von den zuständigen Stellen wie Stadtgemeinde, ÖVV, usw. im Rahmen des S-Bahn-Verkehrs zu bestellen. Dabei ist auch bei der Bestellung der Anschluss an den öffentlichen städtischen Verkehr sowie dem Individualverkehr mit Parkplätzen usw. miteinzubeziehen.*

*Einen solche Bestellung liegt nicht vor und somit ist eine neue Haltestelle im Vorhaben auch nicht vorgesehen.*

*Der Hbf. Linz und der Hbf. Wels stellen im österreichischen Taktgefüge bzgl. dem Marktsegment Personenfernverkehr festgelegte Knoten für das Umsteigen vom Personennahverkehr zum Personenfernverkehr dar.*

*Entsprechend dem betrieblichen Taktgefüge mit einer definierten Kantenzzeit zwischen Linz und Wels für den S-Bahn-Verkehr sind vier S-Bahn-Halte (Leonding, „Auflassung Pasching“, Flughafen Linz-Hörsching, Oftring und Marchtrenk) möglich.*

*Weitere Halte zwischen Linz und Wels führen bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf jedenfalls zu Anschlussversäumnissen in den Taktknoten. Ein planmäßiger Betriebsablauf kann auf Grund von Verspätungen nicht aufrechterhalten werden. Eine betriebliche Bedienung einer weiteren neuen Haltestelle im Bereich Wels-Pernau ist daher aus derzeitiger Sicht jedenfalls auszuschließen.*

*Die Projektwerberin hat auf Grund der Unmöglichkeit einer zusätzlichen Haltestelle keine entsprechende Alternativvariante beplant. Eine daraus ableitbare Betrachtung gegenüber den Auswirkungen auf die Umwelt ist daher auch nicht erfolgt.“*

Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Marchtrenk,

- dass die Rodungen im Gemeindegebiet von Marchtrenk erst dann begonnen werden, wenn tatsächlich mit den Bauarbeiten des viergleisigen Ausbaus begonnen wird und
- dass aufgrund des geringen Waldbestandes in der Stadtgemeinde eine entsprechende Ersatzaufforstung im Gemeindegebiet von Marchtrenk erfolgt.

hat der Sachverständige für Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen folgendes ausgeführt:

„Das Anliegen der Stadtgemeinde Marchtrenk, dass die Rodungen im Gemeindegebiet von Marchtrenk erst dann begonnen werden sollen, wenn tatsächlich mit den Bauarbeiten begonnen wird ist nachvollziehbar. Daher wird die Auflage 1 des Rodungsgutachtens wie folgt ergänzt: „Mit den Fällungsarbeiten darf erst in jener saftlosen Zeit begonnen werden, die den Bauarbeiten vorangehen.“

Zu den Ersatzaufforstungen:

Die Konsenswerberin hat nachgewiesen, dass trotz heftiger Bemühungen derzeit in der Stadtgemeinde Marchtrenk keine Ersatzaufforstungsflächen zur Verfügung stehen. Sollte es gelingen, dass seitens der Stadtgemeinde Ersatzaufforstungsflächen im Gemeindegebiet zur Verfügung gestellt werden können, so wird die Konsenswerberin diese Flächen für die vorgesehenen Ersatzaufforstungen verwenden. Auf die adäquate Preisverhältnismäßigkeit der Grundstücksicherung im Vergleich zu den im Projekt angeführten Ersatzaufforstungsflächen ist jedoch hinzuweisen.“

Zu den Einwendungen von Dipl.-Ing. Gerald Pichler, Elinstraße 10a, vertritt auch Daniela Pichler (Gattin), Dr. Thomas Gratzl und Dr. Anita Gratzl, Siemensstraße 8, Dipl.-Ing. Johannes Limbacher, Siemensstraße 4, Mag. Dr. Christoph Schumacher, Elinstraße 6, Margareta Horninger, Siemensstraße 5, Reinhard Gassner, Elinstraße 4, Ilse und Erhard Pichler, Elinstraße 10, alle wohnhaft 4614 Marchtrenk hinsichtlich

- Zusätzlicher Lärmbelastung während der mehrjährigen Bauphase (72 Monate).
- Zusätzlicher Staubbelastung während der mehrjährigen Bauphase (72 Monate).
- Beeinflussung des Grundwassers während der Betriebes

hat der humanmedizinische Sachverständige folgendes ausgeführt:

*„Grundsätzlich ist zur Lärmbelastung in der Bauphase zu sagen, dass Bauarbeiten (mit wenigen im Projekt beschriebenen Ausnahmen (nur in der Regelarbeitszeit (Montag — Freitag 06.00 — 19.00 Uhr) und nicht nachts oder am Wochenende erfolgen, dass für lärmintensive Bauarbeiten eine Mittagspause vorgesehen ist und dass lärmintensive Bautätigkeiten auf Grund der fortschreitenden Baustelle nur über relativ kurze Perioden zu erwarten sind. Objektseitige Schallschutzmaßnahmen, welche aufgrund des Schutzanspruchs aus der Betriebsphase resultieren, werden bereits vor der Bauphase angeboten. Seitens der Projektwerberin wird sichergestellt, dass möglichst lärmarme Baugeräte nach dem Stand der Technik verwendet werden und es wird eine Ansprechstelle (Ombudsperson) für Anregungen und Beschwerden wegen Lärm- und Staubbelastigungen während der Bauphase eingerichtet und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet Maßnahmen zu veranlassen*

*Zum LKW-Verkehr ist zu sagen, dass die zulässige Geschwindigkeit für Bau-LKW in Wohn- und Siedlungsstraßen wird mit 30 km/h begrenzt wird, was die Lärmbelastung reduziert. Die Hovalstraße ist befestigt und nicht als bevorzugte Baustraße vorgesehen, sodass hier a priori nicht mit wesentlichen Staubbelastungen während der Bauzeit zu rechnen ist. Im Projekt ist zwingend die Reinigung von LKW-Reifen vor Ausfahrt auf das befestigte Straßennetz vorgeschrieben, was auch von der Ombudsperson überwacht werden kann. Ein Bauzaun als Staubschutz oder eine Lärmschutzwand ist zum Schutz vor projektbedingten Immissionen für die von Herrn Pichler genannten Liegenschaften aus medizinischer Sicht nicht erforderlich. Denn die ursprünglich geplante Bauhilfsfläche wird nach Aussage des Planers nicht errichtet und da der LKW-Verkehr durch das Bauvorhaben nur von ca. 500 auf ca. 590 pro Tag (nur während der intensivsten Bauphase) steigen wird, ist der Hauptverursacher für die Lärmbelastung der Anrainer die Straße. Deshalb ist zu empfehlen, dass die Gemeinde Marchtrenk die bestehenden Schlaglöcher beseitigen lässt und überprüft, ob Anrainern der Hovalstraße wegen des zunehmenden Straßenverkehrslärms der Einbau von Lärmschutzfenstern zu subventionieren ist.“*

Seitens der Planer wurde zur befürchteten Beeinflussung des Grundwassers folgendes zu Protokoll gegeben:

*„Zur Einwendung des Herrn DI Gerald PICHLER hinsichtlich des Versickerungsbeckens am Grundstück 1566/3, KG 51216, wird festgehalten, dass Erhöhungen des Grundwasserniveaus lediglich kurzfristig und vor allem nach stärkeren bzw. länger andauernden Niederschlagsereignissen im maximalen Ausmaß von wenigen cm zu erwarten sind. Der Einflussbereich dieser Grundwasseraufhöhungen bleibt zudem auf den unmittelbaren Bauwerksbereich des Versickerungsbeckens beschränkt. Eine nennenswerte Beeinflussung des hydrogeologischen Umfelds bzw. eine Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten ist nicht gegeben.*

*Da die zu versickernden Wässer über den angeordneten Humusfilter dem Stand der Technik entsprechend vorgereinigt werden, ist eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwasserregimes generell nicht anzunehmen.*

*Entsprechend den Ausführungen im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie, Ordnungsnummer 550, sind die beiden dem Versickerungsbecken nächst gelegenen Brunnen BR-MT153 und BR-M170 im qualitativen Beweissicherungsprogramm enthalten. Dabei werden bis ca. zwei Jahre nach Baufertigstellung in vierteljährlichen Intervallen Wasserproben entnommen und gemäß der Mindestuntersuchung der Trinkwasserverordnung (BGBl. II Nr. 304/2001 i.d.g.F.) analysiert. Der erste Beprobungsdurchgang wird bereits vor Baubeginn durchgeführt.*

*Dem Ansuchen des Herrn DI PICHLER seinen Hausbrunnen in das vorbeschriebene Beweissicherungsprogramm aufzunehmen wird zugestimmt.“*

## Zur Stellungnahme der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde hinsichtlich der Punkte

- Naturhaushalt und Landschaftsbild
- Beleuchtung
- Ersatzaufforstung
- Lärm
- Abfallwirtschaft

wurde seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wie folgt repliziert:

*„Das Spitzenlärmkriterium beruht auf schlafmedizinischen Studien, die eine Unterschreitung von 45 dB am Ohr des Schläfers zur Sicherung eines ungestörten Schlafes empfehlen sowie auf der experimentellen Studie von Neuberger M und Lassnig E 2014: Noise Annoyance Correction Factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht. Eine Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Unterschiede zwischen Schienenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm. Umwelt & Technik 11: 35--51. [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/wien-salzburg/umbaulinz/fortsetzung/erg\\_uvpgutachten\\_humanmedizin.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/wien-salzburg/umbaulinz/fortsetzung/erg_uvpgutachten_humanmedizin.pdf)“*

Seitens des Sachverständigen für Boden und Abfallwirtschaft wurde folgendes ausgeführt:

*„Zunächst wird auf die gutachterliche Stellungnahme zur Stellungnahme der OÖ. Umweltschutzbehörde vom 08.07.2019 für den Fachbereich Boden- Abfallwirtschaft verwiesen und ergänzend ausgeführt:*

*Die im Zuge der Projekterstellung durchgeführten Aufschlüsse und chemischen Analysen entsprechen dem Umfang wie sie für ein UVP--Projekt verpflichtend und üblich sind.*

*Aus den vorliegenden Fachbeiträgen (ON 555 und ON 556) geht hervor, dass die innerhalb des Projektgebietes anfallenden Bodenaushub-/Erdaushub-/Gleisschottermassen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben untersucht wurden und sofern sie geeignet sind nach Möglichkeit verwertet werden.*

*Eine quantitative Abschätzung der Gesamtmassen ist Bestandteil des Projektes und bildet die Grundlage für die Emissionsbetrachtung anderer Fachgebiete.*

*Eine quantitative Abschätzung der einzelnen Materialqualitäten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Die weitere Präzisierung in der Detailplanung und die Ausarbeitung des Materialbewirtschaftungskonzeptes ermöglichen aber noch vor Baubeginn eine Übersicht der zu verwertenden Massenströme hinsichtlich Verwertung, Aufbereitung und Entsorgung. Diesem Umstand wurde auch mit der Formulierung zwingender Maßnahmen für den Fachbereich Abfallwirtschaft Rechnung getragen.*

*Für die Überwachung der Massenströme in der Ausführungsphase wurde als zwingende Maßnahme die Bestellung einer örtlichen Aufsicht Chemie (ÖA-CH) gefordert. Die tatsächlichen Massenbewegungen werden von der abfallchemischen Aufsicht nicht nur überwacht und fachlich begleitet, sondern auch dokumentiert. Diese Dokumentation ist der Genehmigungsbehörde (BMVIT) nach Abschluss der Bauarbeiten vorzulegen.“*

Seitens des Sachverständigen für Boden und Abfallwirtschaft wurde zur Stellungnahme des Landesumweltschutzes folgendes ausgeführt:

*„Zu den Ausführungen der OÖ--LUA halte ich zu Punkt 1 folgendes fest.*

- 1. Den Ausführungen des LUA bezüglich Bodenaufbau und Bepflanzung längs der Trasse im Bereich Marchtrenk kann grundsätzlich gefolgt werden. Die Anregungen bezüglich Rasenmischungen und Art der Bepflanzungen sollten von der PW in die Ausarbeitung der Unterlagen für das teilkonzentrierte Verfahren beim LH von OÖ (Naturschutzverfahren) übernommen werden.*
- 2. Es ist richtig, dass der SV Ökologie im Vorfeld des Naturschutzverfahrens vertieft prüfen wird, ob eine Kleintierquerung im Bereich östlich der Querung der Westbahnstrecke über die A25 ca. bei km 208 fachlich sinnvoll und technisch möglich ist.*
- 3. Hinsichtlich der Begrünung der Versickerungsbecken kann der Anregung des LUA hier eine „Blütenstaudenmischung“ entsprechend der Richtlinie des Landes OÖ für die Begrünung derartiger Anlagen zu verwenden, gefolgt werden. Dabei ist jedenfalls zu gewährleisten, dass die Funktion der Versickerungsbecken nicht beeinträchtigt wird (keine Einschränkung der Versickerungsleistung/hydraulischen Funktion).*

Seitens des Sachverständigen für Elektrotechnik, EMF, Beleuchtung und Beschattung wurde zur Stellungnahme des Landesumweltanwaltes folgendes ausgeführt:

*„Die in der Stellungnahme vom 13.11.2019 unter Pkt. 2 Beleuchtung festgestellten Punkte und Präzisierungen im Zusammenhang mit Beleuchtungsanlagen im Bereich der Bahnsteiganlagen sind aus fachlicher Sicht Details, die bei neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB seit Jahren technisch im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden. (Farbtemperatur, usw.).*

*Bei der Beleuchtung der Verschieberegale handelt es sich überwiegend um Bestandsbereiche, die lediglich in den Verknüpfungen mit dem vorliegenden Bauvorhaben angepasst werden. Die Anforderungen in der Stellungnahme vom 13.11.2019 unter Pkt. 2 Beleuchtung sind aus fachlicher Sicht Details, die im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden.*

*Ergänzende Auflagen bzw. Maßnahmen sind aus Sicht des UVP-Sachverständigen nicht erforderlich.“*

Im Zuge der mündlichen Verhandlung haben auch Martin und Romana Spiesberger, Maxlheid 39a, 4600 Wels den Erhalt des Fahrweges von Ihrem Grundstück bis zur Industriezone bzw. eine adäquate Wegverbindung sowohl während der Bauzeit als auch nach Betriebsaufnahme gefordert. Weiters fordern sie den derzeit nicht bewaldeten Grundstücksteil des Grundstückes Nr. 318/4) anstelle des für das Versickerungsbecken verwendeten Grundstücksteil gleichwertig aufzuforsten. Weiters fordern sie die Wiederaufforstungsmaßnahmen nicht nur projektgemäß im Bereich Schlüsselberg, sondern entsprechend verteilt auf das gesamte Projektgebiet durchzuführen.

Seitens des Sachverständigen für Fachgebiet Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen wird darauf wie folgt repliziert:

*„Die für das Versickerungsbecken erforderliche Rodungsfläche Nr. 4 teilt sich in 3801 m2 befristete Rodung und 7767 m2 dauernde Rodung.*

*Dem Wunsch der Aufforstung wird insofern teilweise nachgekommen, da der befristete Rodungsanteil von 3801 m2 mit Baufertigstellung verpflichtend an gleicher Stelle wieder aufzuforsten ist. (= Wiederaufforstungsfläche) Dadurch entsteht ein West-Ost gerichteter Waldstreifen, der als Sichtschutz und auch als sonstige räumliche Trennung wirksam wird.*

*Eine Ersatzaufforstung auf Grundstück 318/4 vorzusehen ist grundsätzlich sinnvoll, aber nicht zwangsweise vorschreibbar. Die rechtliche Ausführung hierzu obliegen dem Verhandlungsleiter.*

*Die vom Konsenswerber angebotenen Ersatzaufforstungsflächen im Bereich Schlüsselberg sind als Ausgleich für den Verlust der mit den Rodungen verbundenen Waldfunktionen jedenfalls für die Umweltverträglichkeit ausreichend.“*

Seitens der ÖBB Infrastruktur AG wurde dem Verhandlungsleiter zu Beginn der Verhandlung der Umweltfachbeitrag „Sach- und Kulturgüter neu Auskunft an die Behörde“ (Karte zu Sach- und Kulturgüter „Auskunft an die Behörde“, Ordnungsnummer 586, Plan vom 12.11.2019 / Büro Dr. Paula / Raumplanung, Raumordnung und Landschaftsplanung ZT GmbH) übergeben und der Verhandlungsschrift als Anlage 3 angeschlossen.

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild wurde zu dieser Ergänzung der Unterlagen folgendes protokolliert:

*„In der neuen Kartegrundlage werden folgende Standortbereiche von archäologischen Verdachtsflächen angegeben:*

- *Verdachtsfläche am östlichen Rand der Stadtgemeinde Marchtrenk an der Landesstraße L 1227 (als „Streufunde“ gekennzeichnet); diese Fläche war bereits Bestandteil der UVE und Gegenstand der Begutachtung; diese Verdachtsfläche weist eine Entfernung von ca. 150 bis 200 m von der Bahntrasse und ca. 50 m von der Straßentrasse auf.*
- *Aufgrund der Entfernung der Verdachtsfläche von der Bahntrasse und damit auch von den Baumaßnahmen ist diese nicht von Wirkungen betroffen.*
- *Verdachtsfläche zwischen Bahnkorridor und Flugplatz Wels in einer Entfernung von ca. 300 m vom Bahnkorridor; diese Verdachtsfläche wurde bisher nicht in der UVE und auch nicht im UVG behandelt, wurde aufgrund neuer Angaben des Amtes der OÖ Landesregierung in diese Umweltbetrachtung einbezogen.*
- *Aufgrund der Entfernung der Verdachtsfläche von der Bahntrasse und damit auch von den Baumaßnahmen ist diese nicht von Wirkungen betroffen.*
- *Verdachtsfläche am westlichen Rand des Untersuchungsbereiches, der für die Erfassung der Kulturgüter im Rahmen der UVE gebildet wurde; diese Verdachtsfläche quert die Bahntrasse in nördlich südlicher Richtung westlich der Bundesstraße B 137; diese Verdachtsfläche wurde bisher nicht in der UVE und auch nicht im UVG behandelt, wurde aufgrund neuer Angaben des Amtes der OÖ Landesregierung in diese Umweltbetrachtung einbezogen.*
- *Diese Verdachtsfläche ist außerhalb des im Vorhaben definierten Trassenraumes (außerhalb des Endes des Planungsbereiches endet östlich der Bundesstraße B 137) und nicht von der Planung und Umsetzung des Projektes betroffen.*
- *Trotzdem wird vom Sachverständigen darauf verwiesen, dass im Rahmen der weiterführenden Planung zum Ausbau der Westbahntrasse diese Verdachtsfläche vorausschauend begutachtet werden muss und dass im Rahmen einer künftigen Ausbaumaßnahme des Gleiskörpers der Westbahnstrecke entsprechende Prospektionsmaßnahmen ergriffen werden müssen.*

*Aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild wird abschließend darauf verwiesen, dass die jetzt zusätzlich genannten archäologischen Verdachtsflächen nicht von dem Vorhaben berührt sind — weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase. Entsprechende Vorsorge - oder Begleitmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.“*

Seitens des Sachverständigen für Erschütterungen wurde zur Stellungnahme von Herrn Bergmann, da dessen Wohnadresse erst nach Fertigstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgen konnte folgendes ausgeführt:

*„Zur Befürchtung von erschütterungsbedingten Risschäden am Haus Freilingerstr.4 infolge der Bauarbeiten ist auf die Maßnahmen zu verweisen, die in der zusammenfassenden Bewertung der UVP angegeben sind. Diese stellen sicher, dass Schäden an Sachgütern wie dem genannten Haus vermieden werden.*

*Zur Befürchtung von Risschäden zufolge des Schienenverkehrs ist auf die im benachbarten Haus Freilingerstr. 3 durchgeführten Erschütterungsmessungen zu verweisen. Aus diesen Messungen lässt sich für das etwas weiter entfernt liegende Haus Freilingerstr. 4 eine Größenordnung der Zugerschütterungen von etwa 1mm/s abschätzen, die nach ÖNORM S 9020 im Bagatellebereich liegt und nicht geeignet ist, Bauwerksschäden zu verursachen. Weiters ist auf die umfangreichen Immissionschutzmaßnahmen zu verweisen, die diesem Bereich im Projekt vorgesehen sind (Unterschottermatten auf Erschütterungsschutzplatten) und die eine wesentliche Reduktion der bisherigen ohnehin unbedenklichen Immissionen bewirken werden.“*

## **IV. Der festgestellte Sachverhalt**

### **IV.1. Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens**

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit und somit grundsätzliche Zulässigkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Hochleistungsstreckenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen nicht nachteilig berührt werden.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

### **IV.2. Zum Trassenverlauf**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben „HL-Strecke Wien-Salzburg, Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Marchtrenk FBf-Wels Vbf. - Wels Hbf. km 205,700 bis km 212,135“ samt Nebenanlagen.

Die Antragstellerin beabsichtigt im Wesentlichen die Fortführung des viergleisigen Westbahnausbaus auch in diesem Abschnitt: Das Vorhaben sieht insbesondere die Zulegung des dritten

und viere Streckengleise der Westbahn im gegenständlichen Abschnitt zur Kapazitätserweiterung vor.

Beim gegenständlichen Vorhaben „Marchtrenk-Wels“ handelt es sich um ein Ausbauvorhaben an einer Bestandsstrecke. Die Zulegung der weiteren Gleise erfolgt bestandsnahe.

Als erforderliche Fläche für den Trassenverlauf in den Gemeinden Marchtrenk und Wels bzw. in den Katastralgemeinden Marchtrenk, Pernau und Unterreisenfeld wurde jener Bereich festgelegt, welcher für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau- und Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich ist.

Die Breite des Bahnkörpers im Trassenverlaufsbereich ist in allen Bereichen geringer als 150 m.

Der Trassenverlaufsbereich ist in den „Trassenverlaufsplänen“, Blatt 1-5, Ordnungsnummern 302,1; 302,2; 302,3; 302,4 und 302,5, Plannummern MAWE-TV-0000SP-02-0101-F00 MAWE-TV-0000SP-02-0102-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0103-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0104-F00, MAWE-TV-0000SP-02-0104-F00 und MA-WE-TV-0000SP-02-0105-F00 vom 23. März 2019 dargestellt.

### **IV.3. Sachverhalt aus Sicht der mitanzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen**

Hinsichtlich der mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen des EisbG und der Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz wird auf die in Spruchpunkt I.3.1. nicht abschließende Aufzählung verwiesen. Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende, mit Bescheidstempel versehene Einlagenverzeichnis bzw. Inhaltsverzeichnis nach dem EisbG verwiesen.

Hinsichtlich der Mitanzwendung des WRG ist die Streckenentwässerung mit Versickerungen mittels Versickerungsbecken und Versickerungsmulden in das Grundwasser einschließlich der erforderlichen Maßnahmen in der Bauphase verfahrensgegenständlich.

Für die Herstellung des Vorhabens ist die dauernde Rodung der im Spruch angeführten Waldflächen im Ausmaß von insgesamt 35.889 m<sup>2</sup>, davon befristet 3.991 m<sup>2</sup> und unbefristet 31.898 m<sup>2</sup> in der KG Marchtrenk und der KG Pernau verfahrensgegenständlich.

### **IV.4. Ergänzende Feststellungen**

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt idF der im Verfahren eingegangenen Auskünfte einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung und der materiellrechtlichen Einreichunterlagen (Unterlagen zur Trassengenehmigung, Bauentwurf, wasserrechtliche Unterlagen, Rodungsunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die Ergebnisse zusammenfassender Bewertung der Umweltauswirkungen und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen nachfolgender Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Bescheidbegründung).

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch im Zuge der Erwägungen unter Punkt VI.

## **V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen**

### **V.1. Allgemeines**

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G und § 3HIG und der öffentlichen mündlichen Verhandlung eingebracht wurden, eingegangen.

Jede während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 27. August 2019 bis einschließlich 11. Oktober 2019 beim ho. Bundesministerium eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameteil der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet. Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten.

Die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

### **V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen**

#### **V.2.1 Allgemeines**

##### **Einwendung**

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs 1 AVG als mit erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; Zl. 86/05/0126). Das

verletztes Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f). Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendungen sind daher als Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeines, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestelltes Vorbringen stellt ebenso wenig taugliche Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

### **Privatrechtliche Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (Hengstschläger/Leeb, AVG § 42 Rz 32).

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hiebei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder einen Standort von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

### **Grundeinlöse**

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet

oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die Erteilung der Detailgenehmigung unter Mitanzwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gem § 24f Abs 1 a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG und auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

### **Enteignung**

Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der noch erforderlichen Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteilnehmungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

### **Immissionen**

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24 f Abs 1 Z 1. nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000-Immissionsminimierungsgebot). Die Tatbestände des § 24f Abs 1 Z 2 lit a bis c legen einen absoluten Mindeststandard fest.

### **Schieneilärm**

Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs („Streckenlärm“) ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde

vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)).

Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV 1993 würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich macht.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV ausgeführt, dass zusätzlich zu den im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Maßnahmen keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Zur Problematik erforderlicher Bestandslärmmessungen hat der Verwaltungsgerichtshof zum Baulärm bei Hochleistungstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH vom 19.12.2013, ZI 2011/03/0160).

In einem weiteren Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die bestehende Immissionsbelastung auch im Anwendungsbereich der SchIV grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen ist, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, ZI. 2013/03/0120). In diesem Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof aber ergänzend ausgeführt dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Der Sachverständige für Lärmschutz hat diesbezüglich ausgeführt, dass die Lärmimmissionen nach dem Stand der Technik ermittelt wurden und die im Vorhaben angegebenen Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen geeignet sind, die projektbedingten Schallimmissionen ausreichend zu minimieren.

Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035 (Linz Hbf. Westseite) wiederholt ausgesprochen, dass die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Daher hat sich der humanmedizinische Sachverständige mit der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall vorliegt auseinander zu setzen.

Im zitierten Erkenntnis verweist der Verwaltungsgerichtshof weiters darauf dass gemäß § 2 Z 5 der SchIV Freiflächen, wie insbesondere Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen sind. Weiters sei im und im Nahebereich von Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wie Kindergärten Schulen, Kinderspielplätzen, Krankenhäuser und Altersheime zu prüfen ob ein erhöhtes Schutzbedürfnis bestehe.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde diesbezüglich ausgeführt, dass sensible Nutzungen wie Spielplätze, Parkanlagen und Kleingartenanlagen in der Planbeilage zur Raumnutzung (Fachbericht Raumnutzung\_LP\_Nutzungen, Ordnungsnummer 577) und Kirchen, gleichwertige Einrichtungen und Friedhöfe in der Planbeilage zu Sach- und Kulturgütern (Ordnungsnummer 586) dargestellt werden. Weitere sensible Nutzungen wie Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sowie Sozialeinrichtungen innerhalb des Untersuchungsraumes werden textlich erwähnt. Zwei der innerhalb des Untersuchungsraumes festgestellten Sozial-einrichtungen - die Werkstatt 1 der Lebenshilfe OÖ und das Caritas Flüchtlingshaus – befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der Baustellenflächen, welche in der Planbeilage zu den Nutzungen (Fachbericht Raumnutzung, Ordnungsnummer 577) nicht dargestellt sind und deshalb mit Abbildungen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Seite 81) ergänzt wurden. Die Grenzwerte der SchIV werden eingehalten und ist eine Unterschreitung der Grenzwerte im Einzelfall aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich.

Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof bemängelt, dass die Behörde nicht ermittelt hat, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV handelt. § 2 Abs 5 SchIV legt fest, dass sich der maßgebende Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

Der Sachverständige für Lärmschutz hat ausdrücklich bestätigt, dass die lärmtechnische Planung dem Stand der Technik entsprechend erfolgt ist.

Zum mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw. allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt und im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegten Immissionschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche künftige Kapazitätsausweitungen nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen im künftigen Betrieb gemäß § 19 EISbG eine rechtliche Verpflichtung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

### **Sonstiger vorhabensbedingter Lärm**

Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV 1993, weil, wie sich aus § 1 Abs 1 SchIV 1993 ergibt, dass die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen. (VwGH vom 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035).

Die von der Antragstellerin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des lärmtechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen plausibel und nachvollziehbar und es ergaben sich bei der Prüfung keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Zusammenfassend wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass die Lärmbelastungen der Bauphase die Zumutbarkeitsgrenze auf Grund ihrer Höhe und Dauer nicht überschreiten werden, wenn die vorgesehenen Maßnahmen (z.B. an der Baustelleneinrichtungsfläche in Maxlhaid) eingehalten werden, wie die Fassadenpegelberechnungen mit Schutzmaßnahmen (einschließlich passivem Schutz an 11 Objekten in Marchtrenk und 3 Objekten in Wels) zeigen.

### **Öffentliches Interesse**

Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke St. Pölten – Attnang/Puchheim - mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl 1989/370 (1. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist gemäß der Verordnung Nr. 1315/2010/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 weiters Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) bzw. des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems, und dort wiederum des Kernnetzes der auf der Verbindung Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava als ein Teil der Donauachse verläuft.

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053 (Ausbau HL-Strecke Wien – Salzburg, 4-gleisiger Ausbau im Abschnitt Hubertendorf – Blindenmarkt) festgehalten, dass das dort beschwerdegegenständliche Projekt einen notwendigen Bestandteil des Ausbaues des HL-Streckenabschnittes Wien-Salzburg darstellt und als Teil des

TEN (transeuropäische Netze) Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist. Im angefochtenen Bescheid ist somit das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt und dessen Überwiegen im Hinblick auf entgegenstehende Interessen ausreichend dargelegt worden.

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist der Ausbau der bestehenden zweigleisigen Strecke für Mischverkehr (internationaler und nationaler Personenfernverkehr und Personennahverkehr im Großraum Linz sowie internationaler und nationaler Güterverkehr) zu einer viergleisigen Strecke mit verbesserten Anschlüssen zum Vbf. und Terminal Wels vor.

Mit dem rechtskräftig genehmigten und derzeit in Bau befindlichen Abschnitt „Hbf. Linz Westseite“ sowie dem derzeit anhängigen Nachbarabschnitt „4-gleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung Linz-Marchtrenk“ wird die schon von Wien bis Linz bestehende durchgehende Viergleisigkeit der Westbahn bis Marchtrenk verlängert.

Darüber hinaus erfolgt durch die Kapazitätserhöhung und die Attraktivierung der Bahn im Vorhabensbereich aber auch auf der gesamten Achse der Westbahn ein langfristiger positiver Einfluss auf Klima und Umwelt, zumindest durch die Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen, aber auch weiterer durch den mit Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr erzeugter Emissionen wie NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> und der Lärmemissionen aufgrund von Verlagerungen des LKW gebunden und PKW gebunden Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene.

Es wird auch auf § 19 Abs EisebG verwiesen, wonach das Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebs der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, erhalten und zu ergänzen.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn durch die Errichtung des ggst. Vorhabens „4-gleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Marchtrenk-Wels“ ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen. Auch ist der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer als der Nachteil, der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

## **V.2.2 Zu den Stellungnahmen im Einzelnen**

### **A1 Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 23.09.2019**

Gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer betreffen das zuständige Arbeitsinspektorat, hier somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen. Die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates liegt somit vor.

Gemäß § 101 Abs. 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes – ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF, kann der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann der Bundesminister für Arbeit,

Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz durch Verordnung auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idF BGBl. II Nr. 307/2017 des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

Gemäß § 1 Abs. 3 AVO Verkehr 2017 gelten die Bestimmungen der §§ 11 und 12 der zitierten Verordnung für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idGF, soweit ua Genehmigungen nach dem Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EibG), BGBl. Nr. 60/1957, berührt sind.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind. Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EibG sowie in der zusammenfassenden Bewertung zum Schutz der Arbeitnehmer und aus rechtlicher Sicht auf die Erwägungen zum Eisenbahngesetz einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen verwiesen.

**A2 Amt der Oö. Landesregierung Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Wasserwirtschaft als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 29.07.2019 und vom 09.10.2019**

Die Stellungnahme des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung erfolgte nicht als mitwirkende Behörde sondern, wie nachfolgend ausgeführt, als Formalpartei.

Dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan kommt gemäß § 19 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG Parteistellung zu. Die Parteistellung ist somit auf die Geltendmachung wasserwirtschaftlicher Interessen eingeschränkt und liegt eine Parteistellung nur vor, wenn wasserwirtschaftliche Interessen überhaupt berührt werden können (*Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler* § 19 RZ 61 ff)

Durch die vorhabensgemäß vorgesehenen Versickerungsanlagen können wasserwirtschaftliche Interessen berührt werden und ist somit von der Parteistellung des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans auszugehen.

Seitens des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans bestehen zum beantragten Vorhaben dann keine gewichtigen Bedenken, sofern

- bei Ausbildung der Versickerungseinrichtungen gemäß dem jeweils aktuellen Stand der Technik die Aspekte des qualitativen Grundwasserschutzes (Versickerung über einen mindestens 30 cm mächtigen aktiven Bodenkörper) berücksichtigt werden und im Bereich der vorgesehenen

- Versickerungsstellen keine Belastungen im Untergrund (z.B. Ablagerungen von diverssem Material, etc.) vorhanden sind,
- bei der Projektausführung keine nachhaltigen und bleibenden Auswirkungen auf die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse erfolgen und
- bei im Nahbereich liegenden Hausbrunnen eine Beweissicherung erfolgt und im Falle einer Beeinträchtigung eine Ersatzwasserversorgung sichergestellt ist.

Die Ausbildung der Versickerungseinrichtungen erfolgt gemäß dem jeweils aktuellen Stand der Technik. Dies kann dem vorliegenden Gutachten gemäß §31a EibG sowie der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen entnommen werden. Auch seitens des Sachverständigen für Boden und Abfallwirtschaft wurde das vorliegende Projekt grundsätzlich positiv beurteilt, der Sachverständige hat aber als zwingende Maßnahme ergänzende abfallchemische Untersuchungen vor Baubeginn, welche sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, allenfalls berührter Verdachtsflächen/Altstandorte, sensorisch auffälliger Bereiche (zB Frachtenbahnhof Wels) erstrecken, vorgeschlagen. Dieser Auflagenvorschlag wurde als Punkt **IV.3.14** in den Spruch dieses Genehmigungsbescheides aufgenommen. Bei der Projektausführung werden nach übereinstimmender Aussage der Sachverständigen keine nachhaltigen und bleibenden Auswirkungen auf die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse erfolgen. Die in der UVE beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung ungünstiger Wirkungen sind plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Entsprechende Beweissicherungen sind vorgesehen.

**B1 Oberösterreichische Umwelthanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 08.07.2019**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umwelthanwalt im Genehmigungsverfahren Parteistellung zu. Der Umwelthanwalt ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Stellungnahme der Umwelthanwaltschaft ist auch im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist und somit rechtzeitig erfolgt. Dem Umwelthanwalt kommt im Verfahren somit Parteistellung zu.

Hinsichtlich der Lärmproblematik wird grundsätzlich auf die allgemeinen Ausführungen zu Lärmemissionen oben verwiesen. Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass die im Zuge der schalltechnischen Untersuchung durchgeführten Untersuchungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden und für eine weitere Beurteilung als ausreichend anzusehen sind. Die grundsätzliche Methode zur Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts ist aus lärmtechnischer Sicht nachvollziehbar und entspricht somit dem Stand der Technik und der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass hinsichtlich des Lärmschutzes zusätzlich zu den im Vorhaben enthaltenen und den zusätzlich als zwingend angesehenen Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Auch aus schalltechnischer Sicht sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich, da die Schutzziele nach den gültigen Verordnungen, Normen und Richtlinien im Fachbereich Schalltechnik erfüllt werden (SchIV, ÖAL 3-1). Es wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich des Schienenlärms neben den Grenzwerten der SchIV auch der mittlere Spitzenpegel berücksichtigt wurde. Es ist somit weder in der Bauphase noch während des Betriebes von unzumutbaren Belästigungen noch von einer Gesundheitsgefährdung auszugehen.

Zum Abfallwirtschaftskonzept wird seitens des Sachverständigen bestätigt, dass in ON 555 (Abfallwirtschaftskonzept) die angeführten Maßnahmen zur Abfallvermeidung und zum Recycling nur vage beschrieben sind. Betrachtet man jedoch das Abfallwirtschaftskonzept in ON 555 nicht isoliert, sondern in der Zusammenschau mit den anderen Fachbeiträgen des vorgelegten UVP-Projektes und insbesondere mit dem „Fachbeitrag Abfallchemische Bodenuntersuchung“ in ON 556, so ergibt sich ein deutlich anderes Bild. Bei Betrachtung sämtlicher von der Projektwerberin vorgelegter Unterlagen ist aus der Sicht des SV für Boden-Abfallwirtschaft erkennbar, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder - soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist - ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein. Auf die nunmehr zusätzlich vorgeschriebenen, vom Sachverständigen als zwingend erforderlichen angesehenen Maßnahmenvorschläge (Spruchpunkte **IV.3**, **IV.6.8** und **IV.VI.9**) wird verwiesen. Das Abfallwirtschaftskonzept bzw. die darin enthaltenen Maßnahmen entspricht somit dem Stand der Technik. Durch dieses und die zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen kommt es bei genehmigungskonformer Ausführung erhebliche Belastungen der Umwelt zu keinen Einwirkungen die geeignet sind den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen. Abfälle werden nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder ordnungsgemäß entsorgt.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass sich das gegenständliche teilkonzentrierte Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind und durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen ist. Dies ist aber bei ökologischen Fragestellungen nur unvorgreiflich der noch zu behandelnden Materie des Naturschutzes im teilkonzentrierten Verfahren der Oberösterreichischen Landesregierung möglich, wo die in diesem Bescheid aufgenommenen Nebenbestimmungen ergänzt und abgeändert bzw. um weitere Nebenbestimmungen erweitert werden können.

Zum geforderten Migrationsbauwerk für Säuger ist auf die Stellungnahme des ökologischen sowie des wald- und wildökologischen Sachverständigen im Gutachten zu verweisen, wonach dies aufgrund der bereits jetzt im Bestand bestehenden Trennwirkung in diesem Bereich sowie der projektsgemäß entsprechend zu errichtenden Leiteinreichungen für das Haarwild in den nachbarabschnitt nicht erforderlich sei bzw. als überschießend anzusehen ist. Dies gilt unvorgreiflich des Ergebnisses des naturschutzrechtlichen Verfahrens gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000.

Aus fachlicher Sicht sind die Beeinflussungen durch die Lichtemissionen der Beleuchtungsanlagen im Untersuchungsraum nach dem Stand der Technik abgegrenzt. Die Immissionsbelastung von Mensch und biologischer Vielfalt durch Lichtimmissionen wird möglichst gering gehalten und ergeben sich keine erheblichen Belastungen der Umwelt durch die vorhabensbedingten Lichtimmissionen hinsichtlich der Einwirkungen auf den Pflanzen- oder Tierbestand.

## **B2 Wirtschaftskammer Oberösterreich als Standortanwalt, Hessplatz 3, 4020 Linz vom 07.10.2019**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 8 UVP-G 2000 kommt dem Standortanwalt im Genehmigungsverfahren Parteistellung zu. Gemäß § 19 Abs 12 UVP-G 2000 ist er berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen.

Da das gegenständliche Verfahren vor dem 30.11.2018 (Inkrafttreten der UVP-G Novelle BGBl. I Nr. 80/2018) eingeleitet wurde, war im gegenständlichen Verfahren die obzitierten Bestimmungen gemäß § 46 Abs 28 Z 1 UVP-G 2000 anzuwenden und kommt dem Standortanwalt Parteistellung mit dem Recht zu, die öffentlichen Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen zu vertreten.

Des Weiteren kommt der Wirtschaftskammer auch gemäß § 4 Abs 1 HIG ein Anhörungsrecht zu.

Seitens des Standortanwaltes wird die Bedeutung des Ausbaus des 2gl „Nadelöhrs“ in diesem Bereich für den überregionalen Schienenverkehr, insbesondere mit den in Linz kreuzenden europäischen (TEN) Eisenbahnachsen betont. Es kommt dem Ausbau der Schienenstrecke Linz - Wels auf allen Ebenen eine zentrale verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung zu, da eine Beseitigung der derzeitigen Kapazitätsengpässe umfassende Verbesserungen des Schienenverkehrs ermöglichen wird:

- Im Öffentlichen Personennahverkehr die mittelfristig jedenfalls notwendige Verdichtung des S-Bahn-Taktes auf 15 Minuten,
- die Führung zusätzlicher Fernverkehrszüge in attraktiven Fahrplanlagen und mit verkürzten Reisezeiten,
- und auch im Güterverkehr werden zusätzliche Zugkapazitäten in verbesserter Qualität realisierbar, was unter anderem auch den oberösterreichischen Umschlagterminals in Enns, Linz und Wels eine Verbesserung des Angebotes ermöglichen wird.

Der Standortanwalt begrüßt und unterstützt das nunmehr zur Bewilligung anstehende Projekt und ersucht die Behörde um raschestmögliche positive Abwicklung des Bewilligungsverfahrens.

## **D1 Franz Vielhaber, Freilingstraße 8, 4614 Marchtrenk vom 19.09.2019**

Dem Einschreiter kommt als im Projektbereich wohnender (ca. 65 m südlich der gegenständlichen Eisenbahnstrecke) jedenfalls Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zu.

Durch den Eisenbahnverkehr vermutete bestehende Schäden sind nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens. Sollte für den genannten Schaden der Eisenbahnbetrieb bzw. -verkehr kausal sein, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen die ordentlichen Gerichte berufen. (siehe auch oben die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen)

Aus Sicht des Sachverständigen für Erschütterungen und Sekundärschall ist aus der Einwendung auch nicht ersichtlich, ob bei der Begehung am 26. Februar 2009 festgestellt werden konnte, welche Ursache die Risse im Haus Freilingstraße 8 haben.

Hinsichtlich der vermuteten Vergrößerung von Rissen durch den Schienenverkehr führt der Sachverständige für Erschütterungen aus:

*„In der Einwendung wird auch unter Pkt.1 die Möglichkeit angesprochen, dass die Schienenverkehrserschütterungen die vorhandenen Risse vergrößert haben können. Dies erfordert aber eine umso längere Einwirkungsdauer je schwächer die Erschütterungen sind. Da die auftretenden Erschütterungen des Bahnverkehrs nicht einmal 1% des zulässigen Richtwerts erreichen, kann ohne nähere Untersuchung davon ausgegangen werden, dass für eine nennenswerte Rissvergrößerung Dauererschütterungen (die vom Bahnverkehr nicht hervorgerufen werden) der Größenordnung  $10^2$  Jahre erforderlich wären. Als viel wahrscheinlichere Ursachen kommen thermische Spannungen oder Setzungen in Betracht, was aber nur durch eine umfassende Untersuchung des Hauses geklärt werden kann.“*

Die Fragen des Einschreiters wurden durch die Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus deren fachlicher Sicht entsprechend beantwortet.

Der Sachverständige für Erschütterungen kommt zum Schluss, dass die Schienenverkehrerschütterungen für das Haus Freilingstraße 8 unbedenklich sind.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass mit den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen in allen (außer in den 3 zur Ablöse vorgesehenen) für die Nachbarschaft repräsentativen Gebäuden die maximalen durch die Zugsvorbeifahrt hervorgerufenen Erschütterungen unterhalb der Weckschwelle liegen, höchstens schwach spürbar sind und keine negativen gesundheitlichen Auswirkungen oder unzumutbare Belästigungen erwarten lassen.

Abschließend wird vom erschütterungstechnischen Sachverständigen wiederholt:

*„Die Befürchtungen des Einwenders sind aus erschütterungstechnischer Sicht gegenstandslos. Es werden alle nach dem Stand der Technik verfügbaren Maßnahmen zur Erschütterungsdämmung getroffen werden, sodass weder die Gesundheit der Bewohner gefährdet wird noch eine Schädigung der Bausubstanz eintreten kann.“*

Somit kann nochmals zusammengefasst werden, dass allfällig bestehende Schäden grundsätzlich nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens sind. Nach Aussage des erschütterungstechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen kommt es durch die vorhabensbedingten Erschütterungen zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung. Seitens des erschütterungstechnischen Sachverständigen wurde auch bestätigt, dass durch die vorhabensbedingten Erschütterungen das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte nicht gefährdet werden.

Die Forderungen des Einwenders waren somit zurück- bzw. abzuweisen.

## **D2 Gerald Bergsmann, ohne Adresse vom 6.10.2019**

Aufgrund der fehlenden Wohnadresse konnte diese Eingabe von den Sachverständigen nicht in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen behandelt werden.

### **D3 Reinhard Wiesmeier, Marchtrenkerstraße 63, 4611 Buchkirchen, vom 09.10.2019**

Dem Einschreiter kommt als Eigentümer er betroffener Grundstücke 1535/2 und 1534, KG Marchtrenk jedenfalls Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zu.

1. Hinsichtlich der Forderung betreffend Wertverlust ist auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen oben zu verweisen und wird dies Gegenstand des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens durch die Projektwerberin sein. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, wonach keine befristete Rodungsfläche auftritt und die landwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme überwiegend vorübergehend erfolgt.
2. Hinsichtlich der verfahrensgegenständlichen Rodungen wurde vom Sachverständigen für Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen im Rodungsgutachten festgehalten, dass diese nur in unbedingt notwendigem Ausmaß erfolgen. Weiters hat der Sachverständige im Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigt, dass eine Verlegung nach Süden – abgesehen von den Kriterien einer technisch möglichen Umsetzung – dieser forstgesetzlichen Vorgabe widersprechen würde und allein forstrechtlich nicht genehmigt werden könnte. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die die landwirtschaftliche Flächeninanspruchnahme überwiegend vorübergehend erfolgt. Seitens der Behörde bestehen keine Zweifel, dass die Grundinanspruchnahmen nur im unbedingt notwendigen Ausmaß erfolgen. (fünftes Gleis Rinnen Gleis)
3. Zur „Begleitstraße“ wird seitens des Sachverständigen für Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen folgendes ausgeführt: *„Bei der im Süden vorgesehenen durchgehenden Begleitstraße handelt es sich um eine notwendige Begleitstraße, die als Forststraße ausgeführt wird. Die Durchgängigkeit begründet sich in der Verpflichtung, alle Grundstücke aufzuschließen. Es sind dies die Waldgrundstücke Grst. 1517/1 (Fam. Poitinger), Grst. 1516/1 (Fam. Leiner) und Grst. 1486/6 (Fam. Stadler). Zudem hat der Begleitweg wichtige Instandhaltungsgründe für die ÖBB und ist daher Bestandteil der Anlage. Eine Forststraße ist kein unnötiger Flächenverbrauch, sondern bleibt diese Fläche weiterhin Wald iSd ForstG 1975 idgF. Wie auch Herr Wiesmair ausführt, sind die Ausbaudimensionen mit 3,5 m durchaus Stand der Technik.“* Die „Begleitstraße“ stellt somit eine erforderliche Eisenbahnanlage (Wartungsweg) dar und ist auch für die Aufschließung der vom Sachverständigen angeführten weiteren Waldgrundstücke als Forststraße (und somit Wald) erforderlich.
4. Nach Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ist das gegenständliche Versickerungsbecken hinsichtlich Stand der Technik, Einhaltung der geltenden Regelwerke, Nachvollziehbarkeit und Plausibilität im Gutachten gemäß § 31a EisbG begutachtet worden und ist die Situierung nach planerischen Kriterien erfolgt.
5. Vom Sachverständigen für Wald- und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen wird hierzu im Umweltverträglichkeitsgutachten ausgeführt: *„Sollte die Forststraßenanbindung (Trompete) bei km 207.520 (Angabe Herr Wiesmaier:207.600) gemeint sein, so wurde diese nach den Regelbauwerken bzw. für ein Regel-Holzfahrzeug ausgewählt. Diese Ausrundung ist bei einer rechtwinkligen Einbindung erforderlich und entspricht dem Stand der Technik.“* Seitens der Projektwerberin wurde die Stellungnahme zur Kenntnis genommen und wird diese aus der Planung gestrichen.
6. Als maßgebliche Vorschrift für Immissionsgrenzwerte und Lärmschutzmaßnahmen normiert § 5 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) den erforderlichen Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schie-

nenverkehrslärm und ist primär der Schutz von Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen zu gewährleisten. Allfällig mögliche künftige Wohnnutzungen erfordern nach der SchIV keinen Lärmschutz. Hinsichtlich der befürchteten Wertminderung ist nochmals auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen oben zu verweisen.

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wurde auch ausdrücklich bestätigt, dass *„die im Zuge der schalltechnischen Untersuchung durchgeführten Untersuchungen entsprechend dem Stand der Technik erfolgt und für eine weitere Beurteilung als ausreichend anzusehen sind. Die grundsätzliche Methode zur Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts ist nachvollziehbar und entspricht dem Stand der Technik.“*

*Unbebaute Parzellen haben - unabhängig von der gewidmeten Flächennutzung - nach dem Stand der Technik im Sinne der SchIV keinen Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen.“*

7. Befürchtete Schäden und Wertverlust stellen eine zivilrechtliche Einwendung dar, die zurück- bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen ist.
8. *Der Bauverbotsbereich ist nicht Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (und somit auch nicht der gegenständlichen UVP-Genehmigung), sondern eine als gesetzliche Folge des Bestehens einer Eisenbahnanlage ex lege eintretende öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung (Netzer in Altenburger/N. Raschauer [Hrsg], Umweltrecht-Kommentar (2014), Eisenbahngesetz § 42 Rz 1). Die eingewendete Wertminderung war somit zurück- bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.*
10. Auch die Forderung nach Entschädigung für die Schäden durch die baustellenbedingten Staubemissionen ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

#### **Zur Stellungnahme der Stadt Wels, Stadtplatz 1, 4600 Wels, vom 30. Juli 2019**

Der Stadt Wels kommt als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 1 Z 5 grundsätzlich Parteistellung zu. Die vorliegende Stellungnahme ist im Zuge der Einleitung des Verfahrens gemäß § 24 Abs 4 erfolgt. Im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist gemäß §§9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG sind keine Einwendungen der Stadt Wels erfolgt, womit sie die Parteistellung gemäß § 44b AVG verloren hat.

Zur angeführten Stellungnahme der Stadt Wels wird auf die fachliche Behandlung im UVP-Gutachten (S 218 ff) verwiesen.

1. Die BH-Wels Land wurde als mitwirkende Behörde (als außerhalb des UVP-Verfahrens zuständige Naturschutzbehörde) am Verfahren beteiligt und als mitwirkender Behörde die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung die Zuständigkeit für Belange des Naturschutzes gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 (Mitanwendung des Oberösterreichischen) der Oberösterreichischen Landesregierung im dortigen teilkonzentrierten Verfahren zukommt.
2. Vom lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass *„die im Zuge der schalltechnischen Untersuchung durchgeführten Untersuchungen dem Stand der Technik entsprechen und für eine weitere Beurteilung als ausreichend anzusehen sind. Die grundsätzliche Methode zur Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts ist nachvollziehbar und entspricht dem Stand der Technik.“*

3. *Eine regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen ist, bei einer Ausführung nach dem Stand der Technik nicht vorgesehen. Das nicht-Überschreiten der zugrunde gelegten Zugzahlen im Prognosejahr ist für das Einhalten der Prognoseberechnung wesentlich. Zukünftige Nutzungsänderungen werden nach dem Stand der Technik im gegenständlichen Vorhaben nicht berücksichtigt.“*

Dem UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass eine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung auf den angrenzenden Grundstücken bei Genehmigungskonformer Ausführung durch vorhabensbedingte Emissionen nicht eintritt. Weiters werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt.

4. Wie dem UVP-Gutachten zu entnehmen ist, werden die Umweltbelastungen bei genehmigungskonformer Ausführung so gering wie möglich gehalten.
5. Zum Straßenverkehr in Wels hat die Projektwerberin ausgeführt, dass „im Zuge der Baumaßnahmen keine Umbauten an Kreuzungen notwendig oder geplant sind. Sollte eine bauausführende Firma wider Erwarten solche Maßnahmen planen, wird diese zu gesetzeskonformem Verhalten angehalten bzw. durch die Vertragsbedingungen dazu verpflichtet. Von einer § 90-Verhandlung (StVO) in Zusammenarbeit mit den Dienststellen des Magistrates ist in einem solchen Fall auszugehen.
6. Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wurde folgendes ausgeführt:

*„Bezugnehmend auf die Ausführungen des §31a Gutachten gem. EisbG, Bf. Marchtrenk-Wels Vbf.-Wels Hbf., km 205,700 – km 212,135 entsprechen die im gegenständlichen Projektvorhaben geplanten Entwässerungsanlagen dem Stand der Technik und sind gemäß den geltenden Regelwerken konzipiert worden. It. den Ausführungen im Technischen Bericht Entwässerung, Dokument 210, sind die Versickerungselemente auf ein 10 jährliches Starkregeneignis ausgelegt worden. Die Versickerungsbecken werden mit einem 30 cm starken Bodenfilter zur Vorreinigung ausgestattet. Die Zusammensetzung und die Hinweise zum Einbau des Humusfilters sind dargelegt worden.*

*Gemäß den Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung, Ordnungsnummer 401, zum gegenständlichen Projektvorhaben werden sowohl die qualitativen als auch die quantitativen Veränderungen des Wasserhaushaltes für die Bau- als auch die Betriebsphase als geringfügig nachteilig eingestuft. Während der Bauphase werden die anfallenden Baustellenwässer ordnungsgemäß entsorgt, Versickerungen auf Grünflächen finden nicht statt. Im Fall von ungünstigen Beeinflussungen von Trink- und Nutzwasserbrunnen sind alternative Wasserversorgungen vorgesehen. Quantitative Veränderungen des Wasserhaushaltes können als gering erachtet werden.*

*Maßnahmen zu Vermeidung, Einschränkung und Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden in der UVE, Ordnungsnummer 401, unter Pkt. 5 genannt. Darin sind Maßnahmen im Fall von Nutzungseinschränkungen der Trink- und Nutzwasserbrunnen für die Bauphase aufgelistet und auf die Beherrschung außerbetrieblicher Ereignisse durch wassergefährdende Stoffe wird eingegangen. Die Durchführung eines Beweissicherungsprogrammes in ausgewählten Brunnen ist festgelegt worden.*

*Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer kann festgehalten werden, dass das begutachtete Entwässerungskonzept nachvollziehbar und plausibel beschrieben worden ist, inhaltlich dem Stand der Technik entspricht und die geltenden Regelwerke berücksichtigt worden sind. Die im Untersuchungsgebiet situierten Trink- und Nutzwasserbrunnen sind berücksichtigt und für ungünstige Beeinflussungen sind Maßnahmen ausgearbeitet worden.*

*Hinsichtlich der Auswirkungen des Grundwassers auf die im Untersuchungsgebiet vorliegenden Trink- und Nutzwasserbrunnen wird auf das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser verwiesen.“*

Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser wird ausgeführt, dass „gemäß „Fachbeitrag Hydrologie und Geotechnik“ (Ordnungsnummer 550, BGG, 29.3.2019) in der Bauphase grundsätzlich qualitative Beeinträchtigungen des hydrogeologischen Umfeldes durch das Zusickern getrübter Bauwässer bei Erdbewegungen und Aushubarbeiten möglich ist. Darüber hinaus kann es bei der Herstellung von Tief-fundierungen zu Trübungen im Grundwasser kommen. Außerdem sind Aufhärtungsprozesse sowie eine Erhöhung des pH-Wertes im Grundwasser durch einen Kontakt mit Frischbeton im Zuge von Betonier- bzw. Fundierarbeiten möglich. Infolge der retardierenden Funktion der ungesättigten Bodenzone bzw. aufgrund der natürlichen Filter- bzw. Pufferwirkung des Grundwasserleiters bleibt die Reichweite der vorgenannten möglichen Beeinträchtigungen auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen (wenige Zehnermeter) begrenzt. Entsprechend den vorstehenden Ausführungen kann eine temporäre Beeinflussung der im näheren Grundwasserabstrombereich der Baumaßnahmen situierten Brunnenanlagen in Form von leichten Trübungen bzw. pH-Wert Erhöhungen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.“

7. Diese Forderung richtet sich an die Projektwerberin, die ÖBB-Infrastruktur AG wird hinsichtlich der Berührung von Radwegnetzen auf die von der Stadt Wels gewünschte Kontaktaufnahme hingewiesen.

### **V.3. Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung**

#### **Zur Stellungnahme von Johann Ganscha, Bauernfeldstraße 11, 4600 Wels Pernau**

Die Wohnadresse des Einwenders liegt ca 500m südlich des gegenständlichen Vorhabens.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist ist keine schriftliche Stellungnahme des Einwenders bei der Behörde eingelangt. Vom Einwender wurde auch nicht vorgebracht, dass er durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und ihm kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Der Einwender hat somit seine allfällig bestehende Parteistellung gemäß § 44b AVG jedenfalls verloren und waren die in der mündlichen Verhandlung getätigten Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Des Weiteren stellt die Forderung nach Errichtung einer Haltestelle kein den Nachbarn nach dem UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden Materiegesetzen zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar (diese berührt keine „Nachbarschutzvorschrift“).

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Projektwerberin und der Sachverständigen für Raumplanung, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild; Eisenbahnwesen technische Belange und Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb verwiesen.

#### **Zur Stellungnahme der Gemeinde Marchtrenk, vertreten durch Thomas Berndorfer**

Der Stadt Marchtrenk kommt als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 1 Z 5 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung zu. Im Zuge der öffentlichen Auflage- und Einwendungsfrist gemäß §§9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG sind keine Einwendungen der Stadt Marchtrenk erfolgt, womit sie die Partei-stellung gemäß § 44b AVG verloren hat.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Wald und Wildökologie, Forstwesen, Jagdwesen und Agrarwesen in der Verhandlungsschrift verwiesen.

Die von der Stadt Marchtrenk angeregte und vom Sachverständigen vorgeschlagene Vorschreibung, dass mit den Rodungsarbeiten erst in der den Bauarbeiten vorangehenden Zeit begonnen werden darf, wurde unter Punkt 1.5.9. der Nebenbestimmungen ergänzt.

**Zur Stellungnahme von Ing. Gerald Pichler, Elinstraße 10a, vertritt auch Daniela Pichler (Gattin), Dr. Thomas Gratzl und Dr. Anita Gratzl, Siemensstraße 8, Ing. Johannes Limbacher, Siemensstraße 4, Mag. Dr. Christoph Schumacher, Elinstraße 6, Margareta Horninger, Siemensstraße 5, Reinhard Gassner, Elinstraße 4, Ilse und Erhard Pichler, Elinstraße 10, alle wohnhaft 4614 Marchtrenk:**

Die Wohnadresse des Einwenders und der von ihm vertretenen Personen liegen ca 80m – 250 m südlich des gegenständlichen Vorhabens.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist ist keine schriftliche Stellungnahme des Einwenders oder der von ihm vertretenen Personen bei der Behörde eingelangt. Vom Einwender wurde auch nicht vorgebracht, dass er oder die von ihm vertretenen Personen durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert waren, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und ihm bzw. die von ihm vertretenen Personen kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Der Einwender und die von ihm vertretenen Personen haben somit ihre allfällig bestehende Parteistellung gemäß § 44b AVG jedenfalls verloren und waren die in der mündlichen Verhandlung getätigten Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Hinsichtlich des befürchteten Lärms während der Bauphase wird auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG verwiesen, wonach das schalltechnische Irrelevanzkriterium hinsichtlich vorhabenbedingter Bauverkehre unterschritten wird und demnach im Bereich Hovalstraße/ Elinstraße keine baubedingten Maßnahmen resultieren. Erforderlichen objektseitigen Maßnahmen werden bereits vor Beginn der Bauphase angeboten werden.

Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass es in der Bauphase zu keinen unzumutbaren Lärmbelastungen und keiner Gefährdung der Gesundheit kommt. Es sei auch nicht mit wesentlichen Staubbelastungen zu rechnen und sei ein Bauzaun aus medizinischer Sicht nicht erforderlich.

Wie bereits mehrfach ausgeführt ist nach Aussage des geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen in der Bauphase grundsätzlich eine qualitative Beeinträchtigung des hydrogeologischen Umfeldes durch das Zusickern getrübt Bauwässer bei Erdbewegungen und Aushubarbeiten möglich ist. Darüber hinaus kann es bei der Herstellung von Tieffundierungen zu Trübungen im Grundwasser kommen. Außerdem sind Aufhärtungsprozesse sowie eine Erhöhung des pH-Wertes im Grundwasser durch einen Kontakt mit Frischbeton im Zuge von Betonier- bzw. Fundierarbeiten möglich. Eine temporäre Beeinflussung der im näheren Grundwasserabstrombereich der Baumaßnahmen situierten Brunnenanlagen in Form von leichten Trübungen bzw. pH-Wert Erhöhungen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.

Der Hausbrunnen Elinstraße 10 wird von der Projektwerberin in das Beweissicherungsprogramm aufgenommen.

### **Zur Stellungnahme von Herrn Ing. Karl Jachs, Wirtschaftskammer OÖ in der Funktion des Standortanwalts:**

Vom Standortanwalt wurde nur auf die schriftliche Stellungnahme während der Auflage- und Einwendungsfrist verwiesen.

### **Zur Stellungnahme von Dr. Martin Donat OÖ Umwelthanwalt:**

Im Zuge der Verhandlung wurden seitens des Umwelthanwaltes mit einer Ausnahme keine weiteren Forderungen gestellt bzw Einwendungen erhoben. Diese Forderung betrifft eine gutachterliche Ergänzung zur Frage der Abfallmengen

Das Vorbringen zum Thema Naturhaushalt und Landschaftsbild wird im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 im Detail abzuhandeln sein. Diesbzüglich wird auf die Stellungnahme des ökologischen Sachverständigen verwiesen.

Hinsichtlich der Beleuchtung herrscht offensichtlich Einvernehmen des Umwelthanwaltes mit der Projektwerberin. Seitens des Sachverständigen für Beleuchtung sind dies Details, die bei neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB seit Jahren technisch im Rahmen der Ausführung umgesetzt werden. (Farbtemperatur, usw.). Ergänzende Auflagen bzw. Maßnahmen sind aus Sicht des UVP Sachverständigen für Beleuchtung nicht erforderlich.

Zum Vorziehen der Bestockungsmaßnahmen im Rahmen des Projektes Linz-Marchtrenk wird auf die Stellungnahme der Projektwerberin verwiesen.

Zum Thema Lärm wird auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen (Spitzenlärmkriterium).

Zu den Abfallmengen wird auf die Aussage des Sachverständigen für Boden-Abfallwirtschaft in der Verhandlung verwiesen. Vom Sachverständigen wird bestätigt, dass die innerhalb des Projektgebietes anfallenden Bodenaushub-/Erdaushub-/Gleisschottermassen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben untersucht werden und sofern sie geeignet sind nach Möglichkeit verwertet werden. Eine quantitative Abschätzung der Gesamtmassen ist Bestandteil des Projektes und bildet die Grundlage für die Emissionsbetrachtung anderer Fachgebiete. Eine quantitative Abschätzung der einzelnen Materialqualitäten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Die weitere Präzisierung in der Detailplanung und die Ausarbeitung des Materialbewirtschaftungskonzeptes ermöglichen aber noch vor Baubeginn eine Übersicht der zu verwendenden Massenströme hinsichtlich Verwertung, Aufbereitung und Entsorgung. Das Vorgehen entspricht somit den rechtlichen und fachlichen Vorgaben.

### **Zur Stellungnahme von Martin und Romana Spiesberger, Maxlheid 39a, 4600 Wels**

Die Wohnadresse der Einwender liegt ca 40 m südlich des gegenständlichen Vorhabens.

Während der Auflage- und Einwendungsfrist ist keine schriftliche Stellungnahme der Einwender bei der Behörde eingelangt. Von den Einwendern wurde auch nicht vorgebracht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und sie kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens

trifft. Die Einwender haben somit ihre allfällig bestehende Parteistellung gemäß § 44b AVG jedenfalls verloren und waren die in der mündlichen Verhandlung getätigten Einwendungen als verspätet zurückzuweisen.

Die Forderungen nach Aufrechterhaltung einer bestehenden öffentlichen Wegverbindung und Aufforstung eines nicht im Eigentum der Einwender befindlichen Grundstückes stellen des Weiteren keine den Nachbarn nach dem UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden Materiegesetzen zustehende subjektiv-öffentliches Rechte dar (diese berühren keine „Nachbarschutzvorschrift“).

Zur Forderung der Aufforstung wird auf die Stellungnahme des forsttechnischen Sachverständigen verwiesen.

#### **Zur schriftlichen Stellungnahme von Gerald Bergsmann, Freilingerstraße 4 , 4614 Marchtrenk vom 6.10.2019**

Die Wohnadresse der Einwenders liegt ca 40 m südlich des gegenständlichen Vorhabens. Es wird somit von der Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 ausgegangen.

Nachdem von der Behörde die Wohnadresse des Einwenders ermittelt wurde, wurde dessen schriftliche Stellungnahme den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung zu fachlichen Bearbeitung bzw. Beantwortung übergeben.

Seitens des Sachverständigen für Erschütterungsschutz wurde bestätigt, dass die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sicherstellen, dass Schäden an Sachgütern wie den genannten Haus vermieden werden.

## **VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

### **VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000**

#### **VI.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle im Sinne der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Zu den festen und gasförmigen Emissionen, welche sich im Wesentlichen auf den Staub und Partikel sowie Treibhausgase aus Dieselabgasen der Baufahrzeuge und der Baugeräte in der Bauphase sowie Bremsabrieb und Partikel und Treibhausgase aus Abgasen der Dieseltraktion beschränken ist dem Sachverständigen für Luft und Klima zu entnehmen, dass deren Emissionen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Eine Traktion mit Dieselfahrzeugen ist im absehbaren Regelbetrieb ein seltener Fall, der sich nicht relevant auf die Luftqualität im Umfeld der der Trasse auswirkt.

Hinsichtlich der flüssigen Emissionen wird seitens des Sachverständigen für Abfallwirtschaft bestätigt, dass die Genehmigungskriterien aus fachlicher Sicht eingehalten werden. Dies wird auch seitens des geologisch/hydrogeologischen Sachverständigen, des wasserbautechnischen Sachverständigen des ökologischen und gewässerökologischen Sachverständigen, des Sachverständigen für Wald- und Wildökologie und Forst- und Agrarwesen, bestätigt.

Die Sachverständigen kommen somit zum Schluss, dass Emissionen von Schadstoffen entsprechend dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

#### **VI.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000**

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde von den Sachverständigen bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a) UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder und Lichtimmissionen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Aufbauend auf die Teilfachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, Abfallwirtschaft und Grundwasserchemie sowie Geologie und Hydrogeologie wurde von dem Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben dahingehend geprüft, ob es durch eine oder mehrere in Betracht kommende Einwirkungsarten zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen kommt. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Antragstellerin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin untersuchte die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder und Luftschadstoffe in der Bau- und Betriebsphase auf das Leben und die Gesundheit der Menschen. Er gelangt zu dem

eindeutigen Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen, Erschütterungsimmissionen und Immissionen elektromagnetischer Felder auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Leben oder die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen können.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte durch vorhabensbedingte Immissionsbelastungen ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass durch das Vorhaben Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit noch das Eigentums oder sonstige dingliche Rechte gefährden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der zusammenfassenden Bewertung geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für den Fachbereiche Ökologie einschl. Gewässerökologie, Boden und Agrarwesen, Wald- und Wildökologie, Forstwesen und Agrarwesen, Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Abfallwirtschaft und Grundwasserchemie sowie Geologie und Hydrogeologie geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, etc.) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen geschlossen werden, dass es bei Einhaltung der geforderten Maßnahmen zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Die Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche konnten eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft sowie des Tier- und Pflanzenbestandes ausschließen.

Zusammenfassend kommen die Sachverständigen zum Schluss:

a.) dass Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, durch entsprechende in der UVE vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten werden und b.) Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b) UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen, Erschütterungsimmissionen elektromagnetische Immissionen und Lichtimmissionen auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigen können. Die auftretenden Belästigungen wurden mit Hilfe eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes soweit abgemildert, dass sie als zumutbar anzusehen sind. Eine unzumutbare Belästigung der Menschen schloss der Sachverständige damit aus.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

#### **VI.1a. Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV**

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, 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.

*„Bei der SchIV handelt es sich um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd §24h Abs2 UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs 2 UVP-G 2000). Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs1 Z2 lit c UVP-G 2000 (nunmehr § 24f Abs1 Z2 lit c UVP-G 2000) an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.“ (VfGH v 13.12.2007, ZI V87/06).*

Der Sachverständige für Lärmschutz hält in der zusammenfassenden Bewertung hinsichtlich des Schienenlärms fest, dass trotz der Errichtung von bahnseitigen Maßnahmen im Sinne des § 5 Abs 3 SchIV bei einigen Objekten die Grenzwerte des § 4 SchIV in der Nacht nicht eingehalten werden und daher objektseitige Maßnahmen im Sinne des § 5 Abs 1 SchIV zur Anwendung kommen.

Der Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminnen der zu schützenden Wohn- und Schlafräume von 30 dB gemäß § 5 Abs 5 SchIV wird jedenfalls eingehalten.

Hinsichtlich der Vorgabe des § 2 Abs 5 SchIV wurde seitens des lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt, dass aus lärmschutztechnischer Sicht mit der vorgelegten schalltechnischen Ergänzung die Darstellung der speziellen Freiflächen mit Angabe der an lärmexponierten Bereichen der Freiflächen in 1,5 m Höhe zu erwartenden Immissionen ausreichend erfüllt wird.

Eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV nicht erforderlich, da es aufgrund der Vorbelastungssituation keine Immissionspunkte gibt, die nur durch das gegenständliche Projekt belastet werden. Das gegenständliche Projekt trifft somit nur auf Immissionspunkte die bereits jetzt durch Bahnlärm stark beeinflusst werden. Spielplätze und Gartenanlage, wie sie im § 2 Abs 5 SchIV angeführt werden, finden sich im Untersuchungsraum nicht. In den Flächen, die als Parkanlagen gewidmet sind wird der Pegel von Lr,Tag =60 dB unterschritten.

Vom Sachverständigen für Lärmschutz wird auch bestätigt, dass im Vorhaben die für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz relevanten Immissionspunkte nach dem Stand der Technik im Sinne des § 2 Abs 5 SchIV identifiziert worden sind.

Abschließend hat auch der Sachverständige für Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten Maßnahmen und der im Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht hinsichtlich des Schienenlärms umweltverträglich ist. Im Sinne der Rechtsprechung der Höchstgerichte wird von der Behörde daher davon ausgegangen, dass eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV, die nur einen Mindeststandard darstellen, hinsichtlich des gegenständlichen Vorhabens nicht erforderlich ist. Die vorhabensbedingten Immissionen führen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen.

Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs 5 SchIV zulässig.

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten. Eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV im Einzelfall ist aus humanmedizinischer Sicht für das gegenständliche Vorhaben nicht erforderlich.

Zum Schienenlärm wird noch ergänzend angemerkt, dass mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/74 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ auf Bestandsgüterwagen die rechtliche Möglichkeit eingeräumt wurde „leisere Strecken“ („quieter routes“) zu definieren. Auf diesen Strecken tritt ab 8. Dezember 2024 ein Verbot von „nicht-lärmarmen“ Güterwägen in Kraft. Von Österreich wurde hier ua auch die verfahrensgegenständliche Strecke „Wien-Salzburg“ ausgewiesen und an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt. Somit ist spätestens mit Ende 2024 von einer nicht unwesentlichen Reduktion des Schienenlärms auch im Bereich des gegenständlichen Vorhabens auszugehen.

#### **VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft bestätigt, *„dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder – soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist – ordnungsgemäß entsorgt werden. Die Begleitung dieser abfallwirtschaftlichen Prozesse wird von einer noch zu bestellenden örtlichen chemischen Bauaufsicht zu überwachen und hinsichtlich der zu manipulierenden Abfall-/Verwertungsströme zu dokumentieren sein.“*

*Ungeachtet der möglichen Verwertungspotenziale erfolgte hinsichtlich der auftretenden Emissionen eine Betrachtung des Worst-Case-Szenarios bei dem davon ausgegangen wird, dass sämtliche Abtragmassen aus dem Baufeld abtransportiert und alle benötigten Baumaterialien aus nahegelegenen Betriebsstätten zugeliefert werden.“*

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt

#### **VI.1.4. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000**

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der ho. Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der zusammenfassenden Bewertung enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die von der ho. Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen. Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der darin enthaltenen und in der mündlichen Verhandlung ergänzten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben.

Da die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der UVE dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. ausschließlich jene Maßnahmen der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen der zusammenfassenden Bewertung in der Fassung der mündlichen Verhandlung wurden mit einigen begründeten Ausnahmen als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen.

## **VI.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG**

Die maßgeblichen Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes 1971 (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, lauten (auszugsweise):

### **„Trassengenehmigung**

*§ 3. (1) 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, bedarf es einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfangs oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.*

*(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu erteilen ist.*

*(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich*

sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

### **Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren**

§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

### **Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung**

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

*(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.*

*(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.*

*(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.*

*(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.*

*(6) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.*

*(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmebewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.*

*(8) Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.“*

Die zitierten Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Antrag eines Eisenbahnunternehmens für eine 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 für die Sicherung des Trassenverlaufes die Genehmigung (Trassengenehmigung) mit Bescheid zu erteilen hat. der

Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Im Rahmen einer UVP für den Bau oder eine Änderung einer Hochleistungsstrecke ist jedenfalls ein Trassengenehmigungsverfahren durchzuführen.

Gemäß § 3 Abs 1 HIG hat die Behörde bei ihrer Entscheidung nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) zu entscheiden.

Seitens der Sachverständigen für Eisenbahnwesen-technische Belange und Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik wird bestätigt, dass im Projekt die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt sind.

Weiters wird von diesen Sachverständigen die ausreichende Darstellung der öffentlichen Interessen bestätigt.

Von den Sachverständigen wird auch bestätigt, dass der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 HIG, welcher sich beim gegenständlichen Vorhaben an den Bestand orientiert, in den Planunterlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt ist und die Breite des Geländestreifens das Ausmaß nicht überschreitet, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist.

Seitens des Landes Oberösterreich ist mit Ausnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans im Zuge des Verfahrens keine Stellungnahme erfolgt. Auf die Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich sowie der Standortgemeinden und deren entsprechend fachliche Behandlung und rechtliche Würdigung im Verfahren wird verwiesen.

Die Behörde kommt daher zu dem Schluss, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 3 Abs 1 HIG erfüllt.

#### **Rechtswirkungen der Trassengenehmigung:**

Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

Auf die Ausnahmebestimmung des § 4 HIG wird hingewiesen.

Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

### **VI.3. Mitbewendung des EisbG 1957**

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idF BGBl. II Nr. 307/2017, festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

### **1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG:**

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 3. Juni 2019 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Das Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG wurde von Sachverständigen aus den in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

Eisenbahnbautechnik  
Eisenbahnbetrieb  
Konstruktiver Ingenieurbau  
Hochbau  
Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation  
Elektrotechnik 16 2/3 Hz  
Elektrotechnik 50 Hz  
Wasserbautechnik und Hydrologie  
Geologie und Geotechnik  
Schalltechnik und Erschütterungen  
Elektromagnetische Felder  
Straßenverkehr

Verfasser des Gutachtens ist die benannte Stelle „Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien“ und entspricht dieses somit den Kriterien des § 31a Abs 2 Z 2 EisbG. Ebenso erfüllen die von der benannten Stelle beigezogenen externen Sachverständigen diese Voraussetzung.

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle aus eisenbahnfachlicher Sicht projektrelevanten Aspekte.

Zusammenfassend wurde im Gutachten ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz entspricht.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

## **2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Auf die Stellungnahmen der Gebietskörperschaften im Zuge der öffentlichen Auflage bzw. der mündlichen Verhandlung wurde von den Sachverständigen entsprechend eingegangen. Es wird auch auf die Erwägungen zu den Stellungnahmen im Einzelnen oben Punkt V.2.2 verwiesen.

Aus dem oben dargestellten überwiegenden öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens ergibt sich somit, dass dieses allfällig berührten Interesse der Gebietskörperschaften überwiegen.

## **3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Replik zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen betreffend fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen sowie im Zuge der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift, wird hingewiesen.

Auf diese wurde bereits oben unten unter Punkt V. „Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt IV. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen. Zum **Überwiegen des Öffentlichen Interesses** siehe Punkt V.2. „Erwägungen zu den Rechtsfragen in

den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen“ – „V.2.1 Allgemeines“ – „Öffentliches Interesse“

#### **4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes**

Genehmigungen gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017), BGBl. II Nr. 17/2012 idF BGBl. II Nr. 307/2017 iVm § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit., ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Seitens der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des Bauentwurfs und des vorliegenden Gutachtens ergeben sich somit keine Zweifel, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eingehalten werden.

#### **Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

Da die gegenständliche Hochleistungs- und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke Wien-Salzburg Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurde durch die Benannte Stelle Bahn-Consult TEN Bewertungsgesellschaft (BCTen, notified body Nr. 1602, Identifikations –Nr:234) eine Evaluierung der Teilsysteme Infrastruktur (einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität und Sicherheit in Eisenbahntunneln) Energie und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf Basis der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems durchgeführt und entsprechende IOP Zwischenberichte für die Teilsysteme Infrastruktur (INS), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sowie Sicherheit in Eisenbahntunneln (SRT), Energie (ENE) und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (CCS) vorgelegt.

Zweck der oben angeführten Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 101 EisbG.

Gemäß § 101 EisbG müssen die Teilsysteme nach § 100 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

Gemäß § 105 Abs 1 EisbG hat die Antragstellerin eine EG-Prüferklärung für die betreffenden Teilsysteme gemäß § 103 EisbG für die Betriebsbewilligung vorzulegen.

Den vorgelegten Zwischenberichten für die Entwurfs- und Entwicklungsphase ist zu entnehmen, dass seitens des Eisenbahnunternehmens vorerst für die Planung in Entsprechung von § 103 Abs 2 EisbG eine benannte Stelle gemäß § 92 EisbG mit der EG-Prüfung betraut wurde und zum derzeitigen Zeitpunkt anhand der bewertbaren Parameter der geprüften TSI keine Abweichungen zu den Teilsystemen vorliegt.

#### **Sicherheitsrichtlinie - Risikobewertung**

„Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) sind die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Diese Verordnung wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 aufgehoben.

Die somit hier anzuwendende Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle.

Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß Art 7 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbewertungsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (direkt) anzuwenden.

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein.

Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Es wird darauf hingewiesen, dass in Österreich gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 die Bewertungsstellen durch die nationale Akkreditierungsstelle anhand der im Anhang II der Verordnung festgelegten Kriterien akkreditiert sein müssen.

### **Unterbrochene Verkehrsanlagen und Wasserläufe**

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau und Betrieb der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, werden gemäß § 20 EisbG vorhabensgemäß von der Antragstellerin wiederhergestellt.

Hinsichtlich der unterbrochenen Verkehrsanlagen wird vom straßenbautechnischen Sachverständigen ausgeführt, dass *„Verkehrsanlagen die durch den Bau der Eisenbahn vorübergehend gestört (oder unbenutzbar) werden in geeigneter Weise wiederhergestellt bzw. erfolgt hinsichtlich der bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten der Bahn keine Veränderung zum derzeitigen Bestand.“*

*Durch die Neugestaltung der Überführung der A25 und insbesondere durch die zusätzliche Errichtung einer Geh- und Radwegunterführung in km 206,930 (Bereich Hovalstraße) erfolgt eine Verbesserung gegenüber der derzeit bestehenden Situation.“*

Wasserläufe werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht unterbrochen

### **Zusammenfassung**

Da das das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht, offensichtlich keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und bei den eingewendete subjektiv-öffentliche Interessen von Parteien davon ausgegangen wird, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f erfüllt.

Verkehrsanlagen die durch den Bau der Eisenbahn gestört werden oder unbenutzbar werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis dieses UVP-Verfahrens in geeigneter Weise gemäß § 20 EisbG wiederhergestellt.

### **VI.4. Mitbewertung des WRG 1959**

Zur besonderen Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern führt § 9 Abs 1 WRG aus, dass jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf. Gemäß § 9 Abs 2 WRG bedarf die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hiezu dienenden Anlagen dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluss geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann.

Gemäß § 10 Abs 1 WRG bedarf der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht. In allen anderen Fällen ist gemäß § 10 Abs 2 WRG zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.

Gemäß § 21. Abs 1 WRG ist die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zehn Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

Gemäß § 32 Abs 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung. Gemäß Abs 2 lit c) leg. cit. bedürfen einer Bewilligung insbesondere Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs 2 WRG legt die Maßnahmen fest, die nach Maßgabe des Abs. 1 insbesondere einer Bewilligung bedürfen: a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen, ..... c) Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird.

§ 32 Abs 6 normiert, dass auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach § 32 Abs. 1 bis 4 bewilligt werden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen des WRG sinngemäß Anwendung finden.

Gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG gelten für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, sind, soferne diese Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit

einer Einleitung in ein solches verbunden ist oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezweckt wird, im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden.

Gemäß § 105 Abs 1 WRG kann im öffentlichen Interesse ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:

- „a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;*
- b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;*
- c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;*
- d) ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;*
- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst würde;*
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;*
- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;*
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;*
- i) sich ergibt, dass ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;*
- k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;*
- l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.*
- m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist;*
- n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.*

*(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben gemäß § 105 Abs 2 WRG erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht die §§ 80 oder 82a der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegendem Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.“*

Nach Aussage der Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächenwässer und Geologie/Hydrogeologie sind Ort, Maß und Art der Wasserbenutzungen (Versickerungen und Einleitungen) im Sinne des § 11 WRG entsprechend bestimmt. Die Errichtung der im Vorhaben vorgesehenen wasserbautechnischen Anlagen, bzw. die vorgesehenen Maßnahmen und Wassernutzungen, insbesondere die vorgesehenen Versickerungen und Einleitungen entsprechen aus Sicht der Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächenwässer, Geologie/Hydrogeologie und Boden Abfallwirtschaft dem Stand der Technik im Sinne des § 12a WRG.

Der Stand der Technik wird auch durch die vorgesehene Sammlung und Reinigung des Niederschlagswassers vor der Ableitung in das Grundwasser und die Vorsorge für den Störfall eingehalten. Der Stand der Technik wird unter Berücksichtigung der Kriterien des Anhang G WRG eingehalten.

Es ist kein Grundwasserschongebiet und kein wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs 1 Z 1 WRG) bekannt und vom wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurde auch kein Regionalprogramm angegeben.

Es erfolgt keine Beeinflussung der Oberflächenwässer durch qualitative Änderungen des Wasserhaushaltes (z.B. flüssige Emissionen). Es wird im Vorhabensbereich kein Oberflächengewässer von der Bahnlinie berührt.

Durch die genehmigten Wassernutzungen wird somit das öffentliche Interesse nicht beeinträchtigt und werden bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs. 2 WRG nicht verletzt. Auch werden öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG durch das Vorhaben nicht berührt.

Die Einleitungen und Versickerungen erfolgen nach dem Stand der Technik (§ 12a WRG), es wird dabei nicht in bestehende Rechte eingegriffen und sie bedingen keine unzulässige Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Sinne des § 105 WRG.

Der Antrag war somit aufgrund § 104 WRG 1959 nicht abzuweisen, da dieser den öffentlichen Interessen unzweifelhaft entspricht. Die in den §§ 104a und 105 WRG 1994 (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen werden nicht beeinträchtigt und werden bestehende Rechte nicht verletzt, wobei als bestehende Rechte die nach § 12 Abs 2 WRG 1959 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, der Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs 2 WRG 1959 und das Grundeigentum gelten.

Die Genehmigung nach den mitzubehandelnden Bestimmungen des Wasserrechts war somit zu erteilen.

## **VI.5. Mitbewandlung des Forstgesetzes 1975**

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Unbeschadet der Bestimmungen des § 17 Abs. 1 ForstG kann die Behörde gemäß § 17 Abs 2 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

Kann eine Bewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG nicht erteilt werden, kann die Behörde gemäß § 17 Abs 3 ForstG 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. Gemäß § 17 Abs 4 ForstG sind Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs. 3 insbesondere auch im Eisenbahnverkehr begründet.

Gemäß § 17 Abs 5 ForstG hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wurde die Bewilligung zur Rodung im Gesamtausmaß von 35.898 m<sup>2</sup> (davon 3.991 m<sup>2</sup> befristet und 31.898 m<sup>2</sup> dauernd) beantragt.

Die Antragslegitimation der ÖBB-Infrastrukturbau AG im Rodungsverfahren ist gem. § 19 Abs 1 Z 3 ForstG gegeben.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung der zur Rodung beantragten Flächen als Wald ergibt sich aus der geringen Waldausstattung im Vorhabensbereich. Alle Standortgemeinden werden dem Forstbezirk Wels-Land und Magistrat Wels zugeordnet. Der Forstbezirk Wels-Land weist einen geringen Waldanteil von 14,5 % auf, im Gegensatz von einem Waldanteil von 41,6 % in Oberösterreich

Seitens des forsttechnischen Sachverständigen wird zum öffentlichen Interesse an der Wald-erhaltung weiters zum Unterharter Wald-Terminal die Werteziffer 2-3-2 angegeben, welche hinsichtlich der Schutzfunktion mit der geringen Humusaufgabe, der Wohlfahrtsfunktion mit dem unterbewaldeten Bereich und der Erholungsfunktion dem Naherholungsgebiet für Marchtrenk begründet wird. Zum kleinstrukturierten Bauernwald gibt der Sachverständige die Werteziffer 1-2-1 an, welche insbesondere hinsichtlich der Wohlfahrtsfunktion mit dem Ausgleich des Klima- und Wasserhaushaltes begründet wird. Zum Traunauengebiet Marchtrenk wird seitens des Sachverständigen die Werteziffer 1-2-2 angeführt, welche hinsichtlich der Wohlfahrtsfunktion der Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser begründet wurde sowie hinsichtlich der Erholungsfunktion als Naherholungsgebiet für Marchtrenk.

Hinsichtlich des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Errichtung des gegenständlichen Vorhabens wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verweisen. Auch seitens des forsttechnischen Sachverständigen überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche aus fachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald.

Im Projekt ist vorgesehen, Ersatzaufforstungen im Verhältnis 1:1,6 durchzuführen. Es werden somit 3.991 m<sup>2</sup> wieder aufgeforstet bzw Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 52.135 m<sup>2</sup> vorgenommen.

Der Sachverständige kommt somit zum Schluss, dass gegen die beantragten Rodungen bei Einhaltung der vorgeschlagenen Bedingungen und Auflagen keine Einwände bestehen.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens ist jedenfalls davon auszugehen, dass die beantragten Rodungen für die Errichtung der gegenständlichen Eisenbahnanlagen und Nebenanlagen erforderlich bzw. unumgänglich sind.

Die in Anspruch genommenen Waldflächen verbieten jedenfalls die Annahme, dass kein besonderes öffentliches Interesse an deren Erhaltung als Wald bestehe. Die Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs 2 ForstG kommt daher nicht in Betracht.

Es ist vielmehr hinsichtlich der Rodungen eine Abwägungsentscheidung nach § 17 Abs 3 ForstG zu treffen. Bei dieser ist unzweifelhaft von einem bestehenden öffentlichen Interesse an der Walderhaltung auszugehen, sodass die Rodungsbewilligung ein gegenläufiges, überwiegendes Rodungsinteresse erfordert, wobei zu diesem insbesondere auch Vorhaben des Eisenbahnverkehrs zählen (§ 17 Abs 4 ForstG).

Im Hinblick auf die vom Gesetz gebotene Interessenabwägung ist auf die oben zum öffentlichen Interesse am Ausbau der gegenständlichen Eisenbahnstrecke hinzuweisen und festzuhalten, dass auch in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ein entsprechender Bedarf am gegenständlichen Streckenausbau festgestellt wurde.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung der gegenständlichen Eisenbahnanlage, ist gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zur Rodung vorgesehenen Flächen als Wald als überwiegend anzusehen.

Hinsichtlich der erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistenden Waldausstattung (§ 17 Abs 5 ForstG) ist auf die im Gutachten angeführten Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Waldflächen bzgl. dauernder Rodung durch die Durchführung von Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 52.135 m<sup>2</sup> hinzuweisen und wird mit den im Vorhaben dargelegten Ersatzaufforstungsmaßnahmen jedenfalls das Auslangen gefunden.

Nach Abwägung der angeführten Gesichtspunkte wird somit davon ausgegangen, dass das öffentliche Interesse der Errichtung bzw. des Umbaus der Eisenbahn das öffentliche Interesse dieser Flächen als Wald überwiegt.

Die Genehmigungsvoraussetzungen für eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs 3 ForstG liegen somit vor.

## **VI.6. Zu den Nebenbestimmungen**

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG und der sonst mitangewendeten Materiengesetze erfolgt sind. Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe. Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs 2 EisbG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird. Die die Bauphase

betreffenden Vorschriften sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschriften wird insbesondere auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschriften des Wasserrechts hingewiesen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschrift durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschriften, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Vorschriften haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen.

Festzuhalten ist, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Nicht das gegenständliche teilkonzentrierte Verfahren betreffende (zB weil diese ausschließlich das teilkonzentrierte Verfahren gemäß § 24 Abs 3) oder aus sonstigen rechtlichen Gründen nicht vorschreibbare Auflagenvorschläge (zB Hinweise auf rechtliche Pflichten) vorgesehenen der Sachverständigen werden unten als Hinweise für die Antragstellerin angeführt.

Der Auflagenvorschlag IV.1.1. des erschütterungstechnischen Sachverständigen wurde insofern abgeändert, dass mit Bezug auf den nächsten Vorschlag, unvermeidliche, zwingend erforderlicher Nacharbeiten als Ausnahme zugelassen werden. Dies sind nunmehr gemäß Punkt IV.2.2. den Anrainern spätestens eine Woche vorher anzukündigen. Spruchpunkt IV.1.3. legt fest, dass für sämtliche betroffene natürliche Personen, also auch sämtlichen sonst nicht unter die VOLV fallenden Personen, die Bestimmungen bzw Grenzwerte der zitierten Verordnung anzuwenden sind.

Zum Auflagenvorschlag IV.4.25 aus dem Fachgebiet Wald- und Wildökologie, Forsttechnik hinsichtlich des Einsatzes lärm- u. schadstoffarmer Baugeräte, des Anfeuchtens von Baustraßen sowie einer insektenfreundlichen Beleuchtung der Baustelle wird auf die im Projekt bereits vorgesehenen Maßnahmen sowie die zusätzlich in den Spruch übernommenen Nebenbestimmungen verwiesen.

Zum Maßnahmenvorschlag des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, dass bei der begleitenden Kontrolle ein besonderes Augenmerk auf die lückenlose Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen zu legen ist, handelt es sich um einen Hinweis, der im Rahmen der begleitenden Kontrolle jedenfalls zu beachten ist, von der Behörde jedoch nicht

als eigene Nebenbestimmung vorzuschreiben war. Dies gilt auch für die Maßnahmenvorschläge des wasserbautechnischen Sachverständigen hinsichtlich der Einhaltung der vorgesehenen Mess- und Kontrollintervalle, betreffend die begleitende Kontrolle und Sicherstellung aller erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von negativen Ein- und Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Hinsichtlich der, die Einhaltung der Beweissicherung Mess- und Kontrollintervalle wurde seitens der Behörde die Nebenbestimmung IV.5.5. Formuliert.

Die Nummerierung der Auflagen im Spruch erfolgt gemäß dem Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung vom 22. Oktober 2019 und nicht in fortlaufender Nummernfolge.

## **VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3. Juni 2019, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 22. Oktober 2019, das forsttechnische Rodungsgutachten vom 19. September 2019 sowie das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 13. November 2019.

Die erkennende Behörde hält die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den Ergänzungen in der mündlichen Verhandlung als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Hochleistungsstreckenvorhabens sowie die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik sowie Eisenbahnbetrieb im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 3HIG und der Sachverständigen für Wasserbautechnik/Oberflächenwässer, Geologie/Hydrogeologie, Boden/Abfallwirtschaft/Grundwasser und Gewässerökologie für die Belange des WRG für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgüter ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Stellungnahmen und Beiträgen auf die ihnen gestellten Fragestellungen im erforderlichen Ausmaß ein.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die zusammenfassende Bewertung, Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich ist die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie das gesondert eingeholte forstfachliche Rodungsgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie waren daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 u.a.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Im Zuge des Verfahrens wurden von Einschreibern keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde vom UVP-Koordinator erstellt und es erfolgte bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch den UVP-Koordinator und somit durch einen Gutachter.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde die zusammenfassende Bewertung für schlüssig und nachvollziehbar, wobei deren Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

Das von der Antragstellerin vorgelegte Gutachten gemäß §31a EISbG hat die Behörde zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EISbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das § 31a EISbG Gutachten ebenfalls schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter haben sich in der zusammenfassenden Bewertung auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des

Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen wurden zur fachlichen Bewertung von Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist der zusammenfassenden Bewertung und der Verhandlungsschrift zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

## **VIII. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen des HIG (Trassengenehmigung), des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), des WRG (Genehmigung für Versickerungen) und des Forstgesetzes (Rodungsbewilligung) als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

## **IX. Kosten**

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren hinzugezogenen Amtsorganen an der Ortsverhandlung angefallen sind, stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 (<http://www.bmk.gv.at/ministerium/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.

**Weiterer Hinweis:**

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:

Mag. Michael Andresek