



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.371/0001-IV/SCH2/2015 DVR:0000175

Wien, am 11.06.2015

S-Bahn FL.A.CH.

Strecke Feldkirch - Buchs (SG)

Abschnitt Feldkirch- Staatsgrenze bei Tosters

km 0,00 bis km 8,375

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19. Dezember 2013, GZ. VR-BEH0-000225-13-AS, betreffend die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b Abs. 1, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanziehung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISG vom 20. Dezember 2013 in der Fassung vom 13. Juni 2014 samt Ergänzung vom 6. Oktober 2014, der im Verfahren erstatteten Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens unter Vorschreibung der in Spruchpunkt A.IV. angeführten Nebenbestimmungen für das im Betreff angeführte Bauvorhaben wie folgt:

Spruch

A. Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

I. Genehmigung

- I. 1. Der ÖBB-Infrastruktur AG, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Ausbau der S-Bahn FL.A.CH., ÖBB-Strecke 303 Feldkirch - Buchs (SG), Abschnitt Feldkirch - Staatsgrenze bei Tosters, km 0,00 bis km 8,375 die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und

Gutachten, der Umweltverträglichkeitserklärung vom 10. Dezember 2013, der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 17. September 2014, des unter Spruchteil A.II. angeführten Sachverhalts, der im Spruchteil A.IV. angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Nebenbestimmungen“) sowie der unter Spruchteil A.VI. angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen („Rechtsgrundlagen“) erteilt.

- I.2. Das Erfordernis des Erwerbs der für das Vorhaben benötigten Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.
- I.3. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.
- I.4. Das Erfordernis der gesonderten Abnahmeprüfung bzw. Inbetriebnahmegenehmigung bei oder nach Vorlage der Fertigstellungsanzeige wird nicht berührt.

II. Beschreibung des Vorhabens

- II.1. Gegenstand des Bauvorhabens „S-Bahn FL.A.CH.“ ist der selektive zweigleisige Ausbau der ÖBB-Strecke 303 von Feldkirch nach Buchs, im Abschnitt von Feldkirch bis zur Staatsgrenze mit Liechtenstein, samt der damit in einem notwendigen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen.

Das Gesamtvorhaben, bestehend aus dem gegenständlichen österreichischen Teil und einem, in einem separaten (UVP-)Verfahren behandelten, liechtensteinischen Teil. Das Projektgebiet auf österreichischem Staatsgebiet befindet sich zwischen dem Bahnhof Feldkirch - Staatsgrenze bei Feldkirch bei km 0,000 - km 8,375.

Der Ausbau der Kapazität dieser ÖBB - Strecke für einen zeitgemäßen Öffentlichen Verkehr soll die Verbesserung des Nahverkehrsangebots zwischen Feldkirch und Buchs mittels Einführung eines Halbstundentaktes mit optimalen Anschlüssen in Feldkirch und Buchs, unter Aufrechterhaltung der bestehenden Fernverkehrsverbindungen, ermöglichen. Im Sinne einer guten Betriebsqualität bedarf es hierbei auch einer Optimierung der Betriebsführung, einer Verbesserung der Kreuzungssituationen und einer Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsbandes.

Zur Erlangung vorgenannter Ziele wird der Abschnitt zwischen Tisis und Nendeln zweigleisig ausgebaut (auf österreichischem Staatsgebiet von km 7,800 - km 8,375). Weiters sind auf österreichischem Staatsgebiet die Auflassung der bestehenden Haltestelle Tisis und die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle Feldkirch-Tosters geplant.

Als begleitende Maßnahmen sind Entwässerungsmaßnahmen, die Errichtung einer Lärmschutzwand km 8,067 bis km 8,295 I.d.B. und die Anpassung der Streckenausrüstung km 0,000 bis km 8,375 vorgesehen.

II.2. Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Bauentwurf, Trassengenehmigungsunterlagen und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere sind von der Genehmigung folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen umfasst:

Eisenbahnanlagen:

- Bei km 6,380 bis km 6,540: Errichtung der Haltestelle Tosters mit Bahnsteigüberdachung samt witterungsgeschütztem Wartebereich am Bahnsteig, Errichtung eines Randbahnsteiges, Erneuerung des Unterbaus und Errichtung der Drainage im Bereich der Haltestelle Tosters
- Bei km 6,479: Errichtung eines Personendurchgangs mit Stiegenaufgängen, Aufzugschächten und Technikräumen
- In km 7,258 bis km 7,348: Abtrag des Bahnsteigs der Haltestelle Tisis und des Wartehäuschens
- Bei km 7,800 bis km 8,375: zweigleisiger Ausbau (Weichenanfang) mit Errichtung einer Spaltweiche (Abzw.) in km 7,800, Herstellung des Unterbaus für Gleis 1, geringfügige Verschwenkung des Gleises 1 im Bereich Riedweg, Errichtung neuer Bahngräben I.d.B; talseitige Verbreiterung des Dammes für das neue Gleis 2 und Errichtung von Dammfußmulden r.d.B.
- Von km 7,981 bis km 8,081 I.d.B.: Errichtung eines Steinsatzes auf einer Länge von rd. 100 m
- Von km 8,067 – km 8,295 I. d. B.: Errichtung einer Lärmschutzwand
- Bei km 8,125: Anpassung der Eisenbahnkreuzung Riedweg samt Errichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage

Eisenbahnanlagen unter Mitwirkung der wasserrechtlichen Bestimmungen:

- bei km 6,504 r.d.B.: Errichtung eines Retentions- bzw. Absetzbeckens
- Bei km 6,479 r.d.B: Errichtung eines Versickerungsschachtes
- Neuerrichtung folgender Durchlässe :
 - Durchlass VO-01 bei km 6,471
 - Durchlass VO-02 bei km 6,514
 - Durchlass VO-03 bei km 7,799
 - Durchlass VO-04 bei km 8,250

- Durchlass VO-05 bei km 8,289
- Auflassung folgender Durchlässe :
 - Durchlass bei km 7,984
 - Durchlass bei km 8,103
 - Durchlass bei km 8,131
 - Durchlass bei km 8,244
 - Durchlass bei km 8,286

Des Weiteren erfolgen Begleitmaßnahmen wie:

- Ökologische und landschaftspflegerische Ausgleichs- bzw. Begleitmaßnahmen
 - Anpassung des Wegenetzes:
 - Bei km 6,478 l.d.B.: Anpassung des Gehsteiges der „Hohle Gasse“ in Tosters l. d. B. zur Herstellung eines Zuganges zur neuen Hst. Tosters inkl. eines Personentunnels
 - Bei km 7,300 l.d.B.: Verlegung eines Schotterweges bei der Schmiedgasse im Bereich der aufzulassenden Hst. Tisis
 - Bei km 8,125: Anpassung des Riedwegs im Bereich der Eisenbahnkreuzung
 - Änderung zur Wasserführung dienender Vorrichtungen:
 - Ableitung des Bahngraben 1 und der Dammfußmulde 1 über eine Verrohrung in den Mühlbach
 - Verlegung der bestehenden Querung in den Töbelebach (Strang 4.3) bei km 8,3 l.d.B.
 - Verlegung des bestehenden Töbelebaches (verrohrtes Gerinne) und Vergrößerung des Abflussquerschnittes (Strang 4.1) bei km 8,3 samt Erneuerung des Einleitungsbauwerkes in den Grenzgraben Ost
 - Verlängerung der Verrohrung des Tisner Tobels bei km 8,375 und Neubau des Tosbeckens beim Grenzgraben Ost
- II.3.** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und allfällig berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.
- II.4.** Die der Genehmigung zugrunde liegenden Unterlagen, ergeben sich insbesondere aus dem Bauentwurf im Sinne des § 31b EiszG idGF gemäß dem Inhaltsverzeichnis, Einlagezahl 01/01, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0062-F04 vom 17. September 2014.
- Dies insoweit, als sich aus den von der Projektwerberin während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.
- II.5.** Durch das Vorhaben ist die Stadt Feldkirch als Standortgemeinde berührt.

II. 6. Der Geländestreifen für das Vorhaben des Ausbaus der Strecke Feldkirch - Buchs (SG), Abschnitt Feldkirch - Staatsgrenze bei Tosters km 0,00 bis km 8,375 wird wie folgt bestimmt:

Der Streckenabschnitt beginnt im Bahnhof Feldkirch bei km 0,00.

Bauliche Maßnahmen sind erst ab km 6,379 mit der Errichtung der Haltestelle Tosters vorgesehen (Unterbausanierung, Verlegung Drainage, Neubau Haltestelle mit Personentunnel). Dieser Abschnitt endet bei km 6,539.

Von km 7,258 bis km 7,348 wird der Bahnsteig der Haltestelle Tisis abgetragen.

Ab km 7,800 beginnt der zweigleisige Ausbau (Weichenanfang) mit Unterbausanierung für Gleis 1, geringfügiger Verschwenkung des Gleises 1 im Bereich Riedweg, Nachprofilierung des bestehenden Bahngrabens und talseitiger Verbreiterung des Damms für das neue Gleis 2.

Der Streckenabschnitt dieses Einreichprojektes endet an der Staatsgrenze Österreich / Fürstentum Liechtenstein direkt nach der Querung der Tisner Tobels bzw. Grenzgraben Ost im zweigleisigen Ausbaubereich bei km 8,375.

II.7. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, 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, beziehen sich auf die im Maßstab 1:1000 vorgelegten Trassenverlaufspläne Teil 1 bis 3 des Einreichoperates mit den Plannummern FL-UV2-AA01SP-00-0061-F00, FL-UV2-AA01SP-02-0125-F00, und FL-UV2-AA01SP-02-0126-F00, alle vom 15. September 2013.

Diese Pläne weisen den Geländestreifen in der Standortgemeinde Feldkirch mit den betroffenen Grundstücksteilen aus, liegen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der Vorarlberger Landesregierung sowie bei der Standortgemeinde auf und bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides.

II. 8. Das Vorhaben ist innerhalb von 10 Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III. Wasserrechtlicher Konsens

III. 1. Direkteinleitung anfallender Oberflächenwässer

Die Direkteinleitung von Oberflächenwässern (Bahnwässer)

- in den Mühlbach bei km 7,8 r.d.B (Einzugsgebiet $A_{red} = 7494 \text{ m}^2$), beantragter Einleitungskonsens $Q_{max} = 115 \text{ l/s}$ sowie
- in den Töbelebach bei km 8,3 (Zusätzliches Einzugsgebiet: $A_{red} = 3886 \text{ m}^2$), beantragter Einleitungskonsens: $Q_{15T 10} = 114 \text{ l/s}$ bzw. Starkregenabfluss $Q_{15T 100} = 229 \text{ l/s}$

wird entsprechend dem Konsensantrag gemäß den Technischen Berichten der Einreichunterlagen, Einlagezahl 06/01, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0047-F02 und Einlagezahl 06/5, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0069-F01, beide vom 17. September 2014, genehmigt.

III. 2. Versickerung anfallender Oberflächenwässer

Die Versickerung anfallender Oberflächenwässer bei der Hst. Tosters bei km 6,5 r.d.B (Einzugsgebiet $A_{\text{red}} = 2249 \text{ m}^2$, Q_{max} des Schachtes = 0,3 l/s) wird entsprechend dem Konsensantrag gemäß den Technischen Berichten der Einreichunterlagen, Einlagezahl 06/01, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0047-F02 und Einlagezahl 06/5, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0069-F01, beide vom 17. September 2014, genehmigt.

III. 3. Konsensdauer

Für die in den Spruchpunkten A.III.1. und A.III.2. genehmigten Maßnahmen (Einleitungen und Versickerungen von Bahnwässern) wird die Konsensdauer mit 90 Jahren ab Bescheiddatum festgelegt.

Mit der Genehmigung werden der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) vorgeschrieben:

IV. Nebenbestimmungen

IV. 1. Allgemeine Vorschriften

IV.1.1. Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Bau-Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Anregungen und Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden bzw. nach Bedarf (zusätzliche) Maßnahmen veranlasst werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich über die Gemeinde als Ansprechpartnerin namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.

IV.1.2. Drainage-, Wasser-, Abwasserleitungen, Strom-, Telefon-, Datenkabel und Leerverrohrungen sind vor Baubeginn zu erheben und im Falle einer Berührung ist ein gleichwertiger Zustand der Leitungen wieder herzustellen. Baubedingte Unterbrechungen sind im technisch möglichen Umfang zeitlich zu minimieren und die Bauausführung ist den Betroffenen frühzeitig bekanntzugeben.

IV.2. Vorschrift aus Sicht des Fachgebietes Elektromagnetische Felder

Zur Dokumentation der gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderten Reduktion bzw. Einhaltung der Vorgaben zur Arbeitssicherheit für die Betriebsphase sind Kontrollmessungen (24 h Mittelwert-Messungen) durchzuführen.

IV.3. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbauttechnik inkl. Straßenverkehrstechnik

IV.3.1. Die Errichtung von Bike & Ride - Anlagen beidseitig der neuen Haltestelle Tosters ist wie im Plan Nr. FL-UV2-AA02HB-02-0005-F03 vom 17. Dezember 2013 (Einlagezahl 05/02.04) ausgewiesen, mindestens im Ausmaß von rd. 80 m² sicherzustellen.

IV.3.2. Die Eisenbahnkreuzung Reichsstraße in km 2,093 der Strecke Feldkirch – Buchs (SG) ist vor Ausführung des Vorhabens dem Stand der Technik entsprechend anzupassen.

IV.4. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Grundwasserschutz

Bauphase:

IV.4.1. Beim Antreffen bis dato noch nicht erkundeter Altlasten bzw. Verdachtsflächen durch die Baumaßnahmen, sind in den betroffenen Bereichen orientierende Untersuchungen gemäß ALSAG durchzuführen. Belastete Aushubmaterialien sind gemäß den Vorgaben der Deponieverordnung ordnungsgemäß zu versorgen.

IV.4.2. Aus der Sicht des Grundwasserschutzes sind zur Aufwuchsbekämpfung im Bereich der Freilandstrecke ausschließlich biologisch abbaubare Herbizide zu verwenden. Kommen neu entwickelte Mittel bzw. Methoden zur Aufwuchsbekämpfung auf den Markt, die für Boden, Grund- und Oberflächenwässer ein geringeres Gefahrenpotential aufweisen als die bis dato verwendeten Mittel, so sind diese einzusetzen.

Bauhilfsstoffe:

IV.4.3. Der Einsatz von Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung mit der behördlich zu bestellenden Bauaufsicht abzustimmen.

IV.4.4. Die eingesetzten Bauhilfsstoffe sind von der örtlichen Bauaufsicht listenmäßig zu erfassen.

IV.4.5. Sollten weniger gefährliche – in der Praxis erprobte - Bauhilfsstoffe auf den Markt kommen, ist im Sinne des Anhanges G des Wasserrechtsgesetzes 1959 idgF auf solche zurückzugreifen. Dies bedeutet in der Praxis, dass

- nach Möglichkeit nur Bauhilfsstoffe mit einer WGK 1 eingesetzt werden sollen,
- Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr eingesetzt werden sollen, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind,
- lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe zu ersetzen sind, bzw.
- biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen sind.
- Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.

- IV.4.6.** Für den Fall, dass durch Verschütten große Mengen eines Bauhilfsstoffes mit WGK 1 frei werden und ungehindert in das Grund- oder Oberflächenwasser gelangen, ist entsprechend den Angaben in den Sicherheitsdatenblättern vorzugehen und sind die zuständigen Behörden zu verständigen.
- IV.4.7.** Bei allen eingesetzten Bauhilfsstoffen muss gewährleistet sein, dass allfällig durch Bauhilfsmittel verunreinigte Wässer nur dann in eine Vorflut eingeleitet bzw. versickert werden dürfen, wenn die Richt- bzw. Grenzwerte der maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden (i. W. Allgemeine Abwasseremissionsverordnung (AAEV), BGBl. Nr. 186/1996, idgF).
- IV.4.8.** Besonderes Augenmerk ist auf die sachgemäße Aufbewahrung der entsprechenden Bauhilfsstoffe zu legen (Aufbewahrung nur auf befestigtem Boden und/oder Tropftassen). Auch sind Maßnahmen erforderlich, die geeignet sind, dass bei unbeabsichtigtem Verschütten die jeweiligen Bauhilfsstoffe direkt in den Boden versickern können (z.B. Auffangtassen).
- IV.4.9.** Es dürfen bei allfälligen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.
- IV.4.10.** Es ist Sorge zu tragen, dass das Rückprallmaterial des Spritzbetons möglichst wenig mit dem zu versorgenden Wässern in Berührung kommt.
- IV.4.11.** Zur Früherkennung einer allfälligen Belastung von Wässern durch Bauhilfsstoffe sind die Wässer vor einer allfälligen Behandlung in einer GSA nach Maßgabe der zu erwartenden Belastungen auf pH-Wert, Trübstoffführung und elektrische Leitfähigkeit zu untersuchen und die Messergebnisse zu dokumentieren. Bei Überschreitungen der Grenzwerte der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung ist Alarm auszulösen, die Ableitung der Wässer in die Vorflut zu unterbinden und eine Behandlung der belasteten Wässer in einer GSA vorzunehmen. Die Reinigungsleistung der Anlage ist durch Messungen zu dokumentieren.
- IV.4.12.** Im Zuge der Detailplanung ist zur Verhinderung einer Grundwasserkontamination im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen ein Gefahrenplan mit einem darin ausgearbeiteten Maßnahmenkatalog entsprechend der beispielhaften Darlegung in der zusammenfassenden Bewertung vom 17. September 2015 zu erstellen.
- IV.4.13.** Es ist eine Bauaufsicht zu bestellen, welche die Belange des Grundwasserschutzes wahrnimmt.
- IV.4.14.** Zur Nachvollziehbarkeit von Eingriffen in den Grundwasserkörper im Zuge des Baugeschehens ist ein Bautagebuch zu führen. Darin sind alle im Hinblick auf die Wasserhaltungsmaßnahmen relevanten Vorgänge wie Pumpmengen, Absenkmaß und Wasserstände in eventuell unmittelbar beeinflussten Pegel bzw. Brunnen zu dokumentieren. Die Intensität dieses Programms hat sich nach dem Baufortschritt zu orientieren. Das Bautagebuch ist der behördlichen Bauaufsicht auf deren Verlangen vorzulegen.
- IV.4.15.** Allfällig vom Bauvorhaben beeinträchtigen Leitungssysteme (z.B. Wasserleitung) bzw. Drainagen sind während der Errichtungsphase und im Regelbetrieb funktionstüchtig zu halten.

- IV.4.16.** Die Einbaubarkeit von Schuttmaterial (z. B. für Dämme bzw. Bodenaustausch) ist im Hinblick auf den qualitativen Grundwasserschutz von der örtlichen Bauaufsicht festzustellen. Im Verdachtsfall sind Eluatuntersuchungen nach dem einschlägigen Regelwerk vorzunehmen, wobei im Fall einer Verwendung von Sprengschutt als Schuttmaterial insbesondere auch die Gehalte an Ammonium, Nitrit und Nitrat zu untersuchen sind.
- IV.4.17.** Die Baustellenabwässer sind nach Maßgabe ihrer vor Ort festzustellenden Belastung vor ihrer Einleitung entsprechend zu reinigen (GSA bestehend zumindest aus Absetzbecken und Ölabscheider). Absetzbecken sind derart auszuführen, dass im Fall der Räumung des abgesetzten Gutes die Funktionstüchtigkeit aufrechterhalten wird (z. B. doppelte Ausführung).
- IV.4.18.** Unterhalb der Sohle des Steinsatzes im Abschnitt Tisis bis Staatsgrenze bei Feldkirch ist zur Aufrechterhaltung der Grundwasserkommunikation eine zumindest 20 cm mächtige Drainschicht aus Kies aufzubringen.

Beweissicherung und begleitende Kontrolle:

- IV.4.19.** Zur Feststellung einer tatsächlichen durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigung von Messstellen sowohl in quantitativer als auch qualitativer Art ist ein bauvorausgehendes, baubegleitendes und baunacheilendes wasserwirtschaftliches Beobachtungsprogramm umzusetzen. Dieses hydrogeologische Beobachtungsverfahren soll ermöglichen, flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse zu treffen, allfällige Veränderungen des Grundwasserhaushaltes durch die Baumaßnahmen rechtzeitig zu erkennen und allenfalls erforderliche Maßnahmen zu setzen. Das hydrogeologische Beobachtungsprogramm ist nach Beendigung der Erd- und Grundbaurbeiten fortzusetzen. Als Dauer für die Fortsetzung des hydrogeologischen Beobachtungsprogrammes nach Beendigung der Baumaßnahme wird ein Zeitraum von 1 Jahr veranschlagt. Die Konsenswerberin hat frühestens nach Ablauf des eines Jahres einen Bericht über die Ergebnisse der hydrogeologischen Beweissicherung zu erstellen und der Bauaufsicht zu übermitteln.
- IV.4.20.** Das für den Fachbereich Grundwasserschutz vorgelegte Konzept zur Beweissicherung ist zur Beobachtung von allfälligen Auswirkungen der Baumaßnahmen im Bereich des Abschnittes Tisis bis Staatsgrenze bei Feldkirch um zumindest einen abstromig nicht weiter als 100 m von der Baumaßnahme entfernten an geeigneter Stelle lozierten neu zu errichtenden Pegel zu ergänzen. Der Pegel ist jedenfalls bis in das Moränenmaterial in ausreichender Teufe abzuteufen und im Bereich der angetroffenen Aquifere auszubauen.

IV.5. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik

Bauphase:

- IV.5.1.** In der Ausführungsplanung ist dafür zu sorgen, dass alle Ablagerungsflächen für die Auflastschüttung außerhalb der Hochwasserabflussbereiche liegen. Auch dürfen wassergefährdende Stoffe nur außerhalb der Hochwasserabflussbereiche und auf dafür vorgesehenen Flächen gelagert werden. Bei sämtlichen Zwischenlagerungen ist dafür zu sorgen, dass keine Abschwemmungen in die Gewässer gelangen.

- IV.5.1.** Bei allen Baumaßnahmen an bzw. in den betroffenen Gewässern ist in der Ausführungsplanung das Einvernehmen mit der zuständigen Flussbauabteilung herzustellen.
- IV.5.1.** Die einzelnen Bauzustände sind so abzustimmen, dass auch beim Auftreten eines Hochwassers es zu keinen negativen Auswirkungen auf das Umland kommt.
- IV.5.1.** Die HDPE – Dichtungsfolie ist beim Absetzbecken im Bereich der Haltestelle Tosters mittels Doppelnähte und Extrusionsnähte (auch bei den Rohranschlüssen) zu verschweißen. Die Überprüfung der Schweißnähte hat mittels Induktionsmeßgerät zu erfolgen.
- IV.5.1.** Das projektierte dichte Absetzbecken ist schon vor Baubeginn zu errichten.
- IV.5.1.** Nach der Errichtung des Absetzbeckens ist die Drainageleitung mittels Fernsehkamera auf Durchgängigkeit zu überprüfen.
- IV.5.1.** Die durch die Trasse berührten Drainagen, Kanalleitungen, Wasserleitungen bzw. Gasleitungen sind den neuen Geländebedingungen anzupassen. Die Funktionsfähigkeit der bestehenden Leitungssysteme ist zu erhalten.
- IV.5.1.** Wo die Ableitung der anfallenden Wässer unter Druck erfolgt und die Kanalstränge im Grundwasser zu liegen kommen, sind alle Ableitungskanäle und Schächte, soweit sie unter dem HGW100 liegen, auf das maximal mögliche Druckniveau zu bemessen und druckdicht sowie säurebeständig auszuführen. Nach Einbau der Ableitungskanäle und Schächte sind diese einer Druckprobe zu unterziehen.
- IV.5.1.** Bei den Arbeiten in den Gewässern und Ablaufkanälen ist darauf zu achten, dass der Hochwasserabfluss jederzeit gefahrlos möglich ist. Notwendige Maßnahmen zur Wasserhaltung sind so auszuführen, dass diese jederzeit problemlos entfernt werden können, damit der volle Abflussquerschnitt für die Hochwasserabfuhr zur Verfügung steht.
- IV.5.1.** Baumaschinen und Baugeräte dürfen sich ausnahmslos nur während des Einsatzes im Gewässerbett befinden.
- IV.5.1.** Arbeiten im Gewässerbett sind nach Möglichkeit mit Wasserhaltung oder mit lokaler Umleitung im Trockenen durchzuführen. Wasserhaltungsarbeiten sind so durchzuführen, dass Gewässerverunreinigungen durch Trübungen möglichst vermieden werden.
- IV.5.1.** Als Vorsorge für einen Ölunfall ist im unmittelbaren Baustellenbereich eine ausreichende Menge an Ölbindemittel vorzuhalten.

Betriebsphase:

- IV.5.1.** Das Absetzbecken ist in regelmäßigen Abständen, nach der Betriebsbewilligung einmal und dann alle fünf Jahre auf ihren baulichen Zustand und auf die Zusammensetzung des Bodensubstrates zu kontrollieren.
- IV.5.1.** Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Bedienung der Entwässerungseinrichtungen im Störfall sind die hierfür erforderlichen Maßnahmen in die jeweilige Betriebsvorschrift aufzunehmen und das Betriebspersonal entsprechend einzuweisen.

IV.5.1. Vor der Inbetriebnahme ist ein Beweissicherungsprogramm zu erstellen, in dem die periodischen Güteuntersuchungen der Bahnwässer gemäß der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung beim Einleitungsort der Bahnwässer enthalten sind. Nach der Betriebsbewilligung ist eine Nullmessung durchzuführen. Die Untersuchungen sind bis zwei Jahre ab Betriebsbewilligung vorzunehmen, wobei der erste Zwischenbericht nach einem Jahr zu erstellen ist. Jede Messstelle ist mindestens zweimal jährlich zu beproben, wobei nach Möglichkeit ein Starkniederschlag und eine Schneeschmelze erfasst werden sollten. Die Berichte sind aufzubewahren und der Behörde auf deren Verlangen vorzulegen.

IV.6. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschließlich Gewässerökologie:

Bauphase:

IV.6.1. Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine ökologische Bauaufsicht unter sinngemäßer Anwendung der Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und der Behörde sowie der Naturschutzbehörde bekannt zu geben.

IV.6.2. Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten im Projekt vorgesehenen Maßnahmen, sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie die Nachsorge betreffenden Maßnahmen, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen und ihre Tätigkeit regelmäßig fachlich fundiert zu dokumentieren. Die Dokumentation ist aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

IV.6.3. Die vorgesehene Maßnahme zum Reptilienschutz („Umsiedlung von Reptilienindividuen aus dem Bereich der Doppelspurinsel“) ist jedenfalls rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten umzusetzen. Nachdem sich die Bauzeit über mehr als eine Saison erstreckt, ist die Umsiedlungsmaßnahme zu wiederholen, sofern Bereiche innerhalb des Ausbauabschnitts bzw. innerhalb der Aktivitätsperiode der Reptilien über einen längeren Zeitraum baulich nicht beansprucht werden und das Potential für eine Besiedlung durch Reptilien aufweisen. Das Erfordernis einer neuerlichen Umsiedlung ist von der ökologischen Bauaufsicht festzulegen.

IV.6.4. Der Einsatz von nur nach unten abstrahlenden Beleuchtungskörpern und von Beleuchtung mit möglichst geringem UV-Anteil im Licht ist im Sinne des Artenschutzes und zur Vermeidung von Tötung und Störung von Individuen gefährdeter und geschützter Arten (z. B. Fledermäuse) in der Bauphase und in der Betriebsphase umzusetzen, sofern dies etwaigen Sicherheitsbestimmungen nicht entgegensteht.

IV.7. Vorschreibung aus Sicht des Fachgebietes Raumordnung (RP) / Sach- und Kulturgüter:

Bauphase:

Im Zuge von Bauarbeiten allfällige gefundene denkmalgeschützte Objekte bzw. bisher nicht bekannte archäologische Fundstellen sind nach dem Stand der Wissenschaft zu sichern.

IV.8. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Lärm- und Erschütterungsschutz:

Lärmschutz Bauphase:

IV.8.1. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich an Werktagen und bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über die Gemeinde) rechtzeitig bekannt zu geben.

IV.8.2. Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), ist für die Höhe des Beurteilungspegels $L_{r,Bau}$ der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft folgende Grenzwerte einzuhalten:

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für Beurteilungspegel $L_{r,Baulärm}$
--	--

Tagzeit (0600-1900 Uhr):

≤ 55 dB	60 dB für $L_{r,Bau}$
> 55 dB	65 dB für $L_{r,Bau}$

Abend- Nachtzeit und Wochenenden kein Baubetrieb vorgesehen:

IV.8.3. Über Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme zu sammeln.

IV.8.4. Zur Kontrolle der Einhaltung der im Spruchpunkt A.IV.8.2. angeführten Baulärmimmissionsgrenzwerte sind während der Bauphase punktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:

- Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen vorzunehmen.
- Die Messungen des „reinen“ Baulärms sind grundsätzlich jeweils kurzzeitig, in einer für den vorliegenden Baubetriebslärm ausreichenden Dauer, unter Beobachtung eines Messtechnikers zur Erkennung und Registrierung der maßgeblichen Baulärmquellen in Pausen oder unter Ausschaltung von sonstigen Störgeräuschen (sonstiger Straßenverkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm usw.) vorzunehmen.

IV.8.5. Im Fall von Überschreitungen des Grenzwertes für Baulärmimmissionen sind für maßgebliche Baulärmquellen, gegebenenfalls mit Kontrolle der Schallemissionen, gemeinsam mit der Bau-Kontaktperson geeignete Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.

IV.8.6. Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004 und der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen, der Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteeinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.

Lärmschutz Betriebsphase:

IV.8.7. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen sind die im Einreichprojekt 2014 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik – Technischer Bericht, EZ 14/01, angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.

IV.8.8. Nach Fertigstellung des Bauvorhabens und Fertigstellung sämtlicher bahnsseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrs-lärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:

- a. Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel $L_{A,vmx}$ (Spitzenpegel = Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels $L_{A,E}$ der Vorbeifahrt.
- b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2030 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ bzw. als Beurteilungspegel L_r des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

IV.8.9. Unter Berücksichtigung der im Spruchpunkt A.IV.8.8. enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhande-

ne Objektschutzplan zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Darüber hinaus sind bei Spitzenpegeln im Freien, vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen mit einem Spitzenpegel am Ohr eines Schläfers von maximal 45 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersfärbig) darzustellen.

IV.8.10. Über die Ergebnisse der nach den Spruchpunkten A.IV.8.8. und A.IV.8.9. vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderung der Objektschutzpläne sind der Eisenbahnbehörde entsprechende Berichte zu erstellen, aufzubewahren und der Behörde auf deren Verlangen vorzulegen.

IV.8.11. Nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden sind zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2030 des Projekts die Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schallleistungspegel $L_{W,A,eq}$ nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm nachzurechnen.

Erschütterungsschutz Bauphase:

IV.8.12. Unter Berücksichtigung allfälliger Konsequenzen von Beschwerden bei der Baukontaktperson ist durch entsprechend ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass die Grenzwerte für die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit $V_{R,max}$ nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Wohnobjekten nicht überschritten werden bzw. Schäden an Bauwerken, Sachgütern und Kulturgütern vermieden werden.

IV.8.13. Über Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Erschütterungsbeschwerden der Nachbarn und die daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme zu sammeln.

Erschütterungsschutz Betriebsphase:

IV.8.14. Die durch den Schienenverkehr auf der Neubaustrecke des Bauvorhabens in Aufenthaltsräumen von Wohnobjekten auftretenden Erschütterungsimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen möglichst niedrig zu halten. Als Zielwert gilt die Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012. Die Kriterien der Norm für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ dürfen keinesfalls überschritten werden.

IV.8.15. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Projekts sind in repräsentativen Wohnobjekten Kontrollmessungen der durch den Schienenverkehr hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen vorzunehmen und die Ergebnisse nach den Kriterien der ÖNORM S 9012 zu bewerten. Darüber hinaus sind im Bereich der Hst. Tosters Emissionsmessungen der Erschütterungen vorzunehmen.

IV.8.16. Über die Ergebnisse der nach Spruchpunkt A.IV.8.15.vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen sind entsprechende Berichte zu erstellen, aufzubewahren und der Behörde auf deren Verlangen vorzulegen.

IV.9. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin:

Bauphase:

IV.9.1. Allfällig notwendige Nacharbeiten dürfen die Weckschwellen für Lärm (Griefahn 2002: Noise Health 4:57-60) und Erschütterungen (Wm-bewertete Schwingbeschleunigung $28,6 \text{ mm/s}^2$) nicht überschreiten.

IV.9.2. Anrainern, für die aufgrund der Belastung während des Betriebs des Projektes objektseitige Schallschutzmaßnahmen geplant wurden, sind diese bereits vor Aufnahme des Baubetriebes anzubieten und möglichst gleich zu Beginn der Bauphase zu realisieren.

IV.9.3. Sollte es durch zeitliche und örtliche Überlagerung mit Baulärmimmissionen des Projektes Stadttunnel Feldkirch bei Wohnanrainern zu summierten Baulärmbelastungen (ohne 5 dB Zuschlag) von $>65 \text{ dB}$ (tags) kommen, zu denen das gegenständliche Projekt $>1,4 \text{ dB}$ Erhöhung über > 1 Monat beiträgt, ist deren Anteil entsprechend zu reduzieren, um nachfolgende Auflage für die Baulärm-Summenbelastung einzuhalten:

- Gemessene Baulärmpegel über den Richtwerten von Kapitel 8 der ÖAL 3/1 vor (geöffneten) Fenstern von Wohn- bzw. Schlafzimmern sind nur in Ausnahmefällen zulässig:
- wenn alle davon betroffenen Wohnanrainer bereits über einen Schallschutz verfügen, der die Planungsrichtwerte für zulässige Immissionen im Raum bei geschlossenen Fenstern für die Widmungskategorie 3 nach ÖNORM S 5021-1 sicherstellt
- oder bei kürzer dauernden Belastungen (gemäß Kap. 8 der ÖAL 3/1), wenn sie den betroffenen Anrainern rechtzeitig vorher angekündigt wurden
- oder bei mehrheitlichem Wunsch der Betroffenen, durch weniger strenge Pegelbegrenzungen (LA_{eq} bis maximal 75 dB) die Bauzeiten und damit die Belastungsdauer für die Anrainer zu verringern.
- Baulärmpegel $>75 \text{ dB}$, die nicht durch mobile Lärmschutzwände vor Fenstern von Wohn- bzw. Schlafzimmern vermieden werden können, sind nicht nur rechtzeitig vorher den Anrainern anzukündigen, sondern auch von der Bau-Kontaktperson zu genehmigen und dürfen insgesamt nicht häufiger drei Mal pro Woche in zwei aufeinander folgenden Wochen auftreten. Längerdauernde Belastungen dieser Höhe sind nur zulässig, wenn alle davon betroffenen Wohnanrainer bereits über einen Schallschutz verfügen, der die Planungsrichtwerte für zulässige Immissionen im Raum bei geschlossenen Fenstern für die Widmungskategorie 3 nach ÖAL-Richtlinie 3/1 sicherstellt oder ihnen ein kostenloses Ausweichquartier angeboten wurde.
- Schallpegelspitzen dürfen vor ungeschützten Fenstern von Aufenthaltsräumen 95 dB nicht überschreiten. Spitzenpegel von kritischen Bereichen sollten der anweisungsbevollmächtig-

ten Bau-Kontaktperson auf ihr Mobiltelefon übertragen werden, damit sie unzulässiger Baulärmpegel noch vor dem Einlangen von Anrainerbeschwerden abstellen kann.

IV.9.4. Zur Feststellung, ob es zu zeitlichen und örtlichen Überlagerungen von Baustaubimmissionen aus dem gegenständlichen Vorhaben und dem Projekt „Stadttunnel Feldkirch“, die in Summe zu Grenzwertüberschreitungen führen, kommt, ist vor Baubeginn ein Beweissicherungskonzept zu erstellen. Kommt es im Zuge der Bauausführung zu derartigen Grenzwertüberschreitungen sind diese auf ein nicht zu Grenzwertüberschreitungen führendes Ausmaß zu reduzieren. Als Ermittlungsbasis sind die Berechnungen der Baustaubimmissionen aus dem Bahnprojekt und die Beweissicherung des Tunnelprojektes heranzuziehen.

IV.9.5. Die nächstgelegenen Anrainer sind vorab davon zu informieren, wenn erwartet werden kann, dass und wie lange Erschütterungen durch den Baubetrieb voraussichtlich fühlbar werden (insbesondere Vibroramme und Bohrfahlaushub).

Betriebsphase:

IV.9.6. Sollten im Zuge der Projektumsetzung konstant laufende haustechnische Anlagen (z.B. Trafo, Lüftung, Klimagerät) erforderlich werden, so sind die Schallschutzmaßnahmen dahingehend zu ergänzen, dass diese Dauer-Immissionspegel die Planungsrichtwerte gemäß ÖNORM S 5021-1 nicht überschreiten.

Beweissicherung und begleitende Kontrolle:

IV.9.7. Im Haus Käferriedweg 8 ist vor Baubeginn hinsichtlich Erschütterungen eine Beweissicherung durchzuführen.

V. Entscheidung über Einwendungen

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

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 selbst vorgesehenen Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

abgewiesen.

2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VI. Rechtsgrundlagen:

- § 23b Abs. 2 Z. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF
- § 24 Abs. 1 und 4 UVP-G 2000, idgF
- § 24f Abs. 1, Abs. 1a, 2, 3 sowie 5 UVP-G 2000, idgF

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idgF
- §§ 31f und 20 Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idgF
- § 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idgF
- §§ 9, 21 Abs. 3, 32, 41, 105, 111, 112 und § 127 Abs 1 lit b iVm § 38 Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG1959, BGBl. Nr. 215/1959 idgF
- §§ 44a ff. und 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF

B. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die aufschiebende Wirkung für die unter Spruchteil A. erteilte Genehmigung wird ausgeschlossen.

Rechtsgrundlage:

§ 13 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG), BGBl. I. Nr. 33/2013 idgF

C. Kosten

I. Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes:

Für die durchgeführten Amtshandlungen (Ortsaugenschein am 12. Mai 2014 und mündliche Verhandlung am 8. Oktober 2014) hat die ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb von vierzehn Tagen ab Bescheidzustellung Kommissionsgebühren in Höhe von

€ 883,20

für insgesamt 64 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei (Ortsaugenschein) bzw. vier (mündliche Verhandlung) Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durch Einzahlung auf das Konto bei der Österreichischen Postsparkasse, **IBAN AT97010000005040003, BIC BUNDATWW**, lautend auf Bundesministerium für Verkehr, Innova-

tion und Technologie, Zentraleitung, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 AVG idgF

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BKommGebV), BGBl. II Nr. 262/2007 idgF

B e g r ü n d u n g

Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens (Spruchteil A.):

Verfahrensablauf:

Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Antrag vom 19. Dezember 2013, GZ. VR-BEH0-000225-13-AS, 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 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989, §§ 31 ff. und § 34b Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen, insbesondere gemäß §§ 32, 38 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das gegenständliche Vorhaben angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie Trassengenehmigungs- und Wasserrechtliche Unterlagen) angeschlossen.

Daraufhin wurde seitens der Behörde das Prüfungsverfahren im Sinne des § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 eingeleitet und die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrages bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft. Weiters wurden im Sinne des § 24a Abs. 3 leg. cit. die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen.

Zur fachlichen Prüfung des Antrages sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung wurden seitens der Behörde Gutachter aus folgenden Fachbereichen bestellt bzw. herangezogen:

- Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik und Eisenbahnbetrieb
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Humanmedizin
- Elektrotechnik
- Elektromagnetische Felder
- Wasserbautechnik
- Raumordnung
- Ökologie und Gewässerökologie

- Grundwasserschutz

Weiters wurde nach den Bestimmungen des § 24c UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Gesamtgutachten) beauftragt.

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs. 7 iVm § 24a Abs. 3 - 5 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 mit der Vorarlberger Landesregierung als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 leg. cit. und als wasserwirtschaftliches Planungsorgan sowie den mitwirkenden Behörden und Formalparteien gemäß § 24a Abs. 3. 4 und 5 leg. cit (Stadt Feldkirch, Bezirkshauptmannschaft Feldkirch, Umweltbundesamt, Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg und Verkehrs-Arbeitsinspektorat). Unter einem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

Des Weiteren wurde der gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 erstellte Zeitplan im Internet veröffentlicht. Der Zeitplan sah im Wesentlichen die Termine für Verfahrenseinleitung, die öffentliche Auflage der Einreichunterlagen, die Fertigstellung und Auflage des UVG, die öffentliche mündliche Verhandlung sowie die Bescheiderlassung und Auflage des Genehmigungsbescheides vor.

Zudem wurde das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Espoo-Kontaktstelle mit Schreiben vom 28. Mai 2014, GZ. BMVIT-820.371/0008-IV/SCH2/2014, ersucht, in Erfüllung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen vom 14.10.2004, BGBl. III Nr. 1/2005 vom 14.01.2005, bzw. Artikel 3 Absatz 2 und 5 der Espoo Konvention das gegenständliche Vorhaben dem Umweltministerium des Fürstentums Liechtenstein die Verfahrenseinleitung anzuzeigen.

Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag vom 19. Dezember 2013 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 26. Juni 2014 bis einschließlich 8. August 2014 wurden gemäß den §§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom 16. Juni 2014 kundgemacht.

In diesem Edikt wurde auch darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben während dieser Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Des Weiteren erfolgten die wesentlichen Rechtsbelehrungen, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei angeführt. Zuletzt wurde hervorgehoben, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können. Im Zuge dieser Einwendungsfrist erfolgten die vom Verhandlungsleiter bereits einleitend genannten Stellungnahmen.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass den Projektunterlagen unzweifelhaft zu entnehmen ist, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind. Anzumerken ist, dass sämtliche Verlautbarungen im gegenständlichen Großverfahren jeweils im redaktionellen Teil der „Vorarlberger Nachrichten“, des „Feldkircher Anzeigers“, weiters im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ und auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde Feldkirch erfolgten.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 26. Juni 2014 bis einschließlich 8. August 2014 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und der Beteiligten gemäß § 24a Abs. 3 und 5 UVP-G 2000:

1. Bezirkshauptmannschaft Feldkirch, Schloßgraben 1, 6800 Feldkirch vom 14.07.2014
2. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 01.08.2014

B. Stellungnahmen von Umweltschutz, Standortgemeinde 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 der Standortgemeinde der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Bis zum Ende der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Amt der Stadt Feldkirch, Schmiedgasse 1-3, 6800 Feldkirch vom 17.07.2014
2. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Umweltbundesamt), Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 18.07.2014
3. Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg, Jahngasse 9, 6850 Dornbirn vom 04.08.2014

C. Stellungnahmen des Landes und der 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. Mit Schreiben vom 10. Juli 2014, BMVIT-820.371/0014-IV/SCH2/2014, wurde den gesetzlichen Interessensvertretungen sowie dem Land Vorarlberg die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Der Standortgemeinde Feldkirch wurde diese Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

Während der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingelangt:

1. WKO Vorarlberg, Wichnergasse 9, 6800 Feldkirch vom 29.07.2014
2. AK Vorarlberg, Verkehrsreferat, Widnau 2-4, 6800 Feldkirch vom 04.08.2014
3. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landhaus, 6901 Bregenz vom 20.08.2014

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

Mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.06.2014, GZ. BMVIT-820.371/0009-IV/SCH2/2014 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und der Standortgemeinde Feldkirch von Donnerstag, den 26. Juni 2014 bis einschließlich Freitag, den 8. August 2014 in die Projektunterlagen, insbesondere in die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme hat innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführte Person Gebrauch gemacht:

Dipl.-Ing. ETH Ulrich Dietrich, Hubertusweg 1, 6773 Vandans vom 06.08.2014 samt Beilage

E. Stellungnahme des Fürstentums Liechtenstein gemäß § 10 UVP-G 2000:

Da grenzüberschreitende Umweltauswirkungen auf das Fürstentum Liechtenstein nicht ausgeschlossen werden können, notifizierte die Republik Österreich den auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Teil dieses Vorhaben im Wege des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Espoo- Kontaktstelle gemäß Art 2 Abs. 5 sowie Art 3 Abs. 2 und 5 der Espoo-Konvention sowie Art 7 Abs. 1 der EU-UVP-Richtlinie dem dortigen Amt für Umweltschutz. Des Weiteren wurde um ehestmögliche Bekanntgabe ersucht, ob das Fürstentum Liechtenstein am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht.

Das Fürstentum Liechtenstein hat am 20.08.2014 eine Stellungnahme abgegeben.

Anerkannte Umweltorganisationen haben keine Stellung genommen.

Die innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen wurden bereits während der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen unmittelbar nach Einlangen im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Diese haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 iVm § 24d UVP-G 2000 mit den Vorbringen im Kapitel 8 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 17. September 2014 fachlich auseinandergesetzt. Gleichzeitig wurde gemäß § 45 Abs. 3 AVG der Projektwerberin jeweils das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

Mit Edikt vom 10. September 2014, GZ. BMVIT-820.371/0016-IV/SCH2/2014, wurden gemäß §§ 44a bis 44e AVG und § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren für den 8. Oktober 2014 sowie unter einem die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der UVP-Behörde und der Standortgemeinde vom 22. September 2014 bis einschließlich 8. Oktober 2014 kundgemacht.

Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen

Bereits während der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen wurde der erste Entwurf des Prüfbuchs den Sachverständigen zur Ausarbeitung übermittelt.

Auf Basis der von den Sachverständigen abgegebenen Gutachten und Stellungnahmen und der sonst vorliegenden Unterlagen einschließlich der im Kapitel 11 (S. 312 ff.) angeführten Grundlagen wurde die in vier Fragenbereiche gegliederte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 vom 17. September 2014 erstellt. Darin haben sich die Sachverständigen auch mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage abgegebenen Stellungnahmen im Fragenbereich 4 (Seiten 264 – 284) fachlich auseinandergesetzt.

Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden hierbei durch die beteiligten Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau geprüft.

Mündliche Verhandlung

Am 8. Oktober 2014 wurde die öffentliche mündliche Verhandlung im Hotel Bären, Bahnhofstraße, 6800 Feldkirch durchgeführt.

Zu Beginn der Verhandlung wurden seitens der Projektwerberin folgende Austausch- bzw. ergänzenden Unterlagen vorgelegt, lagen während der Verhandlung zur allgemeinen Einsicht auf und wurden anschließend zum Verfahrensakt gegeben:

- Inhaltsverzeichnis von Werner Consult vom 17.09.2014, Einlagezahl 01/01, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0062-F04
- Lageplan TISIS – Staatsgrenze von Werner Consult vom 17.09.2014, Einlagezahl 01/04.3, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0021-F01
- Wasserrechtliche Unterlagen technischer Bericht von Werner Consult vom 17.09.2014, Einlagezahl 06/01, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0047-F02
- Technischer Bericht Töbelebach von Werner Consult vom 17.09.2014, Einlagezahl 06/05, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0069-F01
- Übersichtslageplan Gewässer – Vorarlberg von Werner Consult vom 17.09.2014, Einlagezahl 06/06, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-02-0108-F01
- Tisner Tobel Bahnunterquerung – Toskammer technischer Bericht von Werner Consult vom 06.10.2014, Einlagezahl 06/10, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0128-F01
- Tisner Tobel Bahnunterquerung – Toskammer Grundriss und Schnitte von Werner Consult vom 06.10.2014, Einlagezahl 06/11, Plan Nr. FL-UV2-AA01SP-02-0129-F01

- Ergänzendes Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957, Projekt Strecke Feldkirch – Buchs (SG) S-Bahn FL.A.CH von SCHIG vom 06.10.2014
- Risikobetrachtung, Signifikanzprüfung gemäß CSM-VO, Verordnung 352/2009 der EU-Kommission, S-Bahn FL.A.CH. Teilausbau Feldkirch – Buchs km 0,000 – km 8,375 von ÖBB Infra AG vom 12.09.2013

Hingewiesen wird darauf, dass aufgrund eines offensichtlichen Kopierfehlers die Ersterstellungsdatierung von einzelnen Versionsnummern der ergänzten bzw. geänderten Einreichunterlagen in die Verhandlungsschrift übernommen und hier nunmehr richtig gestellt wurde.

Das Ergebnis der Verhandlung ist der, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.371/0020-IV/SCH2/2014, zu entnehmen.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. Oktober 2014, GZ. BMVIT-820.371/0020-IV/SCH2/2014, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift zur öffentlichen Einsicht für mindestens drei Wochen gemäß § 44e Abs. 3 AVG in der Standortgemeinde und bei der UVP-Behörde durch öffentlichen Anschlag in der Standortgemeinde sowie durch Veröffentlichung im Internet kundgemacht.

Des Weiteren wurde mit Schreiben vom 16. Oktober 2014, GZ. BMVIT-820.371/0024-IV/SCH2/2014, dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat vom 13. Oktober 2014, GZ. BMASK-754.300/0003-VII/A/VAI/11/2014 gemäß dessen Ersuchen eine Ausfertigung der Verhandlungsschrift zur do. weiteren Verwendung übermittelt und gleichzeitig für die Abgabe einer allfälligen ergänzenden Stellungnahme eine Frist bis 7. November 2014 eingeräumt.

Ergänzende Stellungnahmen

Unmittelbar nach der Verhandlung hat der UVP-Sachverständige für Humanmedizin mit E-Mail vom 8. Oktober 2014 zu seinem Maßnahmenvorschlag 4. auf Seite 292 der zusammenfassenden Bewertung betreffend "Baustaubüberlagerungen" (*„Sollte es durch zeitliche und örtliche Überlagerung mit Baustaubimmissionen des Projektes Stadttunnel Feldkirch bei Wohnanrainern zu summierten Baustaubbelastungen kommen, zu denen das gegenständliche Projekt einen relevanten Beitrag leistet, der zu Grenzwertüberschreitungen führt, ist dieser Anteil auf ein irrelevantes oder nicht zu Grenzwertüberschreitungen führendes Ausmaß zu reduzieren.“*) ergänzend folgende Präzisierung vorgenommen: *„Auf Basis der Berechnungen der Baustaubimmissionen aus dem Bahnprojekt und dem Tunnelprojekt ist festzustellen, ob es zu zeitlichen und örtlichen Überlagerungen kommt, die zu Grenzwertüberschreitungen führen. Ist dies der Fall, sollten beide Quellen ihre jeweiligen Anteile soweit reduzieren, dass Grenzwertüberschreitungen vermieden werden. Dafür sollte die Beweissicherung des Tunnelprojektes mitherrangezogen werden. Eine Beweissicherung von Baustaubimmissionen des Bahnprojektes ist nicht erforderlich und wurde in meinem Gutachten auch nicht vorgeschrieben.“*

Diese wurde der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen des Parteiengehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG mit Schreiben vom 14. Oktober 2014, GZ. BMVIT-820.371/0023-IV/SCH2/2014, zur Kenntnis gebracht sowie die Möglichkeit eingeräumt, dazu eine Stellungnahme abzugeben. Eine solche ist bei der Behörde bis zur Bescheiderstellung nicht eingelangt.

Weiters hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit Schreiben vom 4. November 2014, GZ. BMASK-754.300/0005-VII/A/VAI/11/2014, folgende Feststellungen zum Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Betriebsbewilligung für Bauphasen getroffen:

„An der im Gegenstand anberaumten mündlichen Verhandlung konnte kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs- Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Eine Einsicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung, verfasst von Kordina ZT GmbH, gibt Anlass zu den nachfolgenden Feststellungen:

Auf Seite 268 von 377 wird seitens des Gutachters festgehalten, dass die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung seitens der Antragstellerin gemäß § 34 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) lediglich für sämtliche Provisorien während der Bauphasen beantragt wurde. Das Projekt selbst beinhalte aber keine klassischen Gleisprovisorien bzw. provisorischen Gleisverlegungen.

In der darauf folgenden Stellungnahme wird deshalb ausgeführt, dass eine eisenbahnrechtliche Bewilligung gemäß § 34b EisbG für Provisorien während der Bauphasen und damit verbunden eine Prüfbescheinigung nicht erforderlich sei.

Dies widerspricht sowohl dem Antrag der Antragstellerin und den diesbezüglichen Ausführungen des Verhandlungsleiters in der Verhandlungsschrift (Seite 5) als auch einigen Projektunterlagen, z.B. Verkehrsprojekt, Einlagezahl 01/02.1 und 01/04.3:

In Punkt 5.6 der Einlagezahl 01/02.1 (Bauphasen und Bauablauf) wird ausgeführt, dass sich der Bauablauf und die Bauphasen zwar an dem wesentlich umfangreicheren Projektsabschnitt in Liechtenstein orientieren, trotzdem werden in Summe fünf Bauphasen angeführt, die unter anderem den Bau von Gleis 2 (Doppelspurinsel, Bauphase 1) und daran unmittelbar anschließend den Bau von Gleis 1 (Doppelspurinsel, Bauphase 2) beinhalten. Daraus folgt, dass zuerst ein neues Gleis 2 errichtet werden muss, damit in der darauf folgenden Bauphase das Gleis 1 errichtet werden kann. Da die Antragstellerin den Betrieb im Wesentlichen ununterbrochen aufrechterhalten möchte, ist es offenbar erforderlich, während der Bauphase Gleis 1 das neu errichtete Gleis 2 zu befahren, ohne dass eine diesbezügliche Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG vorliegt. Es handelt sich daher um ein Provisorium auch dann, wenn dieses Gleis 2 nach Fertigstellung des Bauvorhabens unverändert weiter betrieben wird. Es ist daher erforderlich, dass diese Bauphase im Verwaltungsverfahren entsprechend eisenbahnrechtlich behandelt wird und die diesbezüglichen Arbeitnehmerschutzbestimmungen im Sinne der Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates darin eingeschlossen werden.

Darüber hinaus ist das Erfordernis einer Betriebsbewilligung für Bauphasen nicht nur dann gegeben, wenn es sich um Gleisprovisorien handelt, sondern auch bei allen anderen Eisenbahnanlagen, die einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung bedürfen.

Das Ermittlungsverfahren ist daher im obigen Sinne zu ergänzen und das Ergebnis dieser Ergänzung dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Stellungnahme vorzulegen.

Die übermittelten Unterlagen werden im Übrigen ohne weitere Beurteilung als Beilage retourniert. Die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wäre somit von der

Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen.“

Diese wurde der ÖBB-Infrastruktur AG ebenfalls zur Kenntnis gebracht. Unter einem wurde die Rechtsansicht der Behörde mitgeteilt, dass die beantragte Genehmigungserteilung nach dem Forstgesetz zurückzuziehen sein werde, da es sich aufgrund der geringen Fläche um eine anmeldspflichtige Rodung § 17a ForstG handelt.

Mit E-Mail vom 15. April 2015 zog die ÖBB-Infrastruktur AG alle Anträge auf Mitverbindung einer Betriebsbewilligung zurück. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass sich *bei Betriebsführung während der Bauphasen aus Sicht des ArbeitnehmerInnenschutzes im Wesentlichen folgende Aufgaben und Pflichten für das Unternehmen ergeben:*

- *Abnahmeprüfungen bei Arbeitsmitteln entsprechend den anzuwendenden Schutzbestimmungen -insbesondere der AM-VO und der EisbAV - vor der ersten Verwendung bzw. Erstinbetriebnahme.*
- *Prüfungen an den elektrischen Anlagen gemäß § 7 ff. ESV 2012*
- *Abstimmung und Koordination der Arbeiten zwischen den einzelnen Arbeitgebern.*
- *Dabei sind die SIGE-Pläne gemäß § 7 BauKG insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einflüsse aus dem laufenden Betrieb, fortzuschreiben.*
- *Vor den im Bauentwurf beschriebenen Inbetriebnahmeschritten sind die für den Betrieb der Anlagen aufliegenden SIGE-Dokumente zu aktualisieren.*
- *Die Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG ist fortzuführen.*
- *Unterweisung der Arbeitnehmer über die besonderen Gefahren*
- *Unterweisung der Arbeitnehmer im Umgang mit den jeweiligen Arbeitsmitteln unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Abnahmeprüfungen*

Unter einem wurde der Antrag Festsetzung der Bauausführungsfrist mit 10 Jahren ab Vorliegen einer rechtskräftigen und konsumierbaren UVP-Genehmigung gestellt und die Überprüfung des Antrags auf Erteilung der Rodungsgenehmigung mitgeteilt.

Schlussendlich zog die ÖBB mit E-Mail vom 27. Mai 2015, *da es für die im Einreichoperat dargestellten Fällungen keiner Rodungsbewilligung bedarf* den darauf gerichteten Antrag zurück. Unter einem wurde mitgeteilt, dass bei Bedarf *innert eines Jahres vor Inangriffnahme der Fällungen die gesetzlich erforderliche Anmeldung gemäß § 17a ForstG an das BMVIT erstattet wird.*

Weitere Stellungnahmen sind nicht eingelangt.

Vorhaben:

Das Projektgebiet auf österreichischem Staatsgebiet befindet sich zwischen dem Bahnhof Feldkirch - Staatsgrenze bei Feldkirch bei km 0,000 - km 8,375. Mit dem Projekt werden unter anderem folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. Ziele verwirklicht:

- Errichtung eines zweigleisigen grenzüberschreitenden Abschnittes zwischen Tisis (AT) und Nendeln (FL)
- Errichtung einer Haltestelle in Feldkirch-Tosters und die Auflassung der Haltestelle Feldkirch-Tisis

- Errichtung von Entwässerungsanlagen im Bereich der zweigleisigen Ausbaustrecke sowie bei der Haltestelle Tosters
- Anpassung der Eisenbahnkreuzung Riedweg

- Verbesserung des Nahverkehrsangebotes zwischen Feldkirch und Buchs
- Verbesserung der Kreuzungssituationen für den Eisenbahnverkehr
- Optimierung der Betriebsführung
- Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsbandes des Nahverkehrsangebots

Ergebnis der zusammenfassenden Bewertung

Nachdem die weiter oben genannten Grundlagen bzw. das Vorhaben durch die beteiligten Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer umfassenden und integrierten Gesamtschau geprüft wurde kommen diese zu folgendem Ergebnis:

„Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus der Sicht der Sachverständigen plausibel und nachvollziehbar. Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter Berücksichtigung der fallweise durch die Sachverständigen erfolgten Ergänzungen der fachlichen Aussagen im Wesentlichen ausreichend dargestellt bzw. ableitbar. Dort wo Ergänzungen notwendig erschienen, wurden sie veranlasst.

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. In der Planung werden die gesetzlichen Vorgaben und fachlichen Standards eingehalten und können durch die Umsetzung der geplanten und seitens der Sachverständigen zusätzlich geforderten Maßnahmen erreicht werden.

Die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie der sonstigen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften werden berücksichtigt.

Die Emissionen von Schadstoffen werden entsprechend dem Stand der Technik begrenzt.

Unter der Voraussetzung, dass die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden und das Vorhaben bescheidkonform realisiert wird, ist zu erwarten, dass es zu keinen unzumutbaren Belästigungen und zu keinen Gesundheitsgefährdungen im Bau und im Betrieb der Anlage kommen wird.

Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, werden durch entsprechende in der UVE vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen möglichst gering gehalten.

Unter der Voraussetzung, dass die Zielsetzungen des Abfallwirtschaftsgesetzes, die Kriterien und Vorgaben einschlägiger Bestimmungen sowie die zwingend erforderlichen Maßnahmen eingehalten werden, werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

Durch die von den Sachverständigen angeführten Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstigen Vorschriften wird zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen.

Durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulationen oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, sind keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten – unter Zugrundelegung der von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten angeführten Bedingungen, Befristungen, sonstigen Vorschriften oder Projektmodifikationen werden diese Umweltbelastungen möglichst gering gehalten. Ein erträgliches Maß an Umweltauswirkungen ist dadurch jedenfalls gegeben.

Auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens wird Bedacht genommen. Es werden Vorkehrungen getroffen, die wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb der HL-Strecke unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes möglichst gering halten.

Eine gesamthafte Darstellung der zusätzlichen Maßnahmen, mit denen schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden enthält der Maßnahmenkatalog im Kapitel 9 „Empfohlene und zwingende Maßnahmen“ des vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.“

Entscheidungsrelevanter Sachverhalt:

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren sowie die wasserrechtlichen Unterlagen, Gutachten gemäß § 31a EisbG) unter Einbeziehung der während der Auflage- und Stellungnahmefrist eingegangenen Einwendungen, Stellungnahmen bzw. Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung dar.

Die sich daraus ergebenden Beschreibungen des Projektes und der Umweltauswirkungen werden als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens insbesondere auf die Beschreibungen der zusammenfassenden Bewertung im Kapitel „Beschreibung des Vorhabens“, (S.20 f.) sowie auf die fachlichen Auseinandersetzung mit Stellungnahmen im Fragenbereich 4 (S. 264-284) verwiesen werden.

Zudem sind der Entscheidung das Ergebnis der am 8. Oktober 2014 durchgeführten Verhandlung sowie die im Ermittlungsverfahren eingegangenen ergänzenden Stellungnahmen als weiterer entscheidungsrelevanter Sachverhalt zugrunde zu legen.

Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf Spruchpunkt A.II.4. verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Durchlass VO-04 sich gemäß Lageplan Nr. FL-UV2-AA01SP-00-0021-F00 (Einlagezahl 01/04.3 vom 23. September 2013) bei km 8,250 befindet. Im Technischen Bericht wurde er jedoch aufgrund eines offensichtlichen Schreibfehlers bei km 8,233 angegeben. Für eine allfällige Grundeinlöse bzw. zur Feststellung einer allfälligen Verletzung von Rechten Dritter sind die Lagepläne maßgeblich. Daher wurde daher km 8,250 bei der Genehmigung herangezogen.

Kein Bestandteil der Genehmigung ist jedoch insbesondere das Betriebsprogramm, maschinen-, haustechnische- und elektrotechnische Anlagen und infrastrukturelle Ver- und Entsorgungsleitungen sofern diese keine Bauten darstellen.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung:

Die Entscheidung gründet sich auf den im durchgeführten Ermittlungsverfahren festgestellten entscheidungsrelevanten Sachverhalt.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EISG vom 20. Dezember 2013 in der Fassung vom 13. Juni 2014 samt Ergänzung vom 6. Oktober 2014 sowie die im Zuge des Verfahrens erstellte zusammenfassende Bewertung vom 17. September 2014 sind vollständig, schlüssig und nachvollziehbar.

Rechtliche Grundlagen

1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 ist bei Vorhaben von Hochleistungsstrecken zur Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km und die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 idGF die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 idGF dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
- b) 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, oder
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die Zustimmung Dritter ist nach § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Wird nach § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

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

Gemäß § 24f Abs. 3 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen (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.

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF iVm § 13 Abs. 1 EisbG erteilt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs. 3 Z 1 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb

auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, 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 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

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 gemäß § 3 Abs. 2 HIG ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

Gemäß § 2 Abs. 3 HIG ist im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür 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.

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. 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. Gemäß den Absätzen 3 und 4 der zitierten Bestimmung können Ausnahmen von der Rechtswirkung eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides gewährt werden.

Nach § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 hat eine allfällige grundsätzliche Genehmigung im Verfahren nach § 24 Abs. 1 jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

3. Eisenbahngesetz:

Bei den Anlagen des gegenständlichen Vorhabens handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

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

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.

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

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

- a) 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.
- b) 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
- c) 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.

4. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs. 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs. 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs. 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur geneh-

migt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011, BGBl. II Nr. 17/2012 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

5. Wasserrechtsgesetz:

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 hierzu 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.

Bei Erteilung einer nach § 9 oder § 10 Abs. 2 erforderlichen Bewilligung sind gemäß § 11 Abs. 1 WRG jedenfalls der Ort, das Maß und die Art der Wasserbenutzung zu bestimmen.

Laut § 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

er 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 § 38 Abs. 1 WRG ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 WRG erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

Die wasserrechtliche Bewilligung ist zu erteilen, wenn das Vorhaben nicht bereits im Zuge des Vorprüfungsverfahrens nach § 104 WRG 1959 abzuweisen war, weil dieses den öffentlichen Interessen unzweifelhaft widerspricht, die in den §§ 104a und 105 WRG 1994 (demonstrativ) normierten öffentlichen Interessen nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden. Als bestehende Rechte gelten nach § 12 Abs. 2 WRG 1959 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches, Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs. 2 WRG 1959 und das Grundeigentum.

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.

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.

Für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund hat gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren - sofern diese Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privat-

gewässer verbunden sind oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken - die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Prüfung der UVP-Pflicht und der Zuständigkeit:

Die Eisenbahnstrecke Wien "Bludenz- Staatsgrenze bei Feldkirch" wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), zur Hochleistungsstrecke erklärt. Es handelt sich somit bei dem gegenständlichen Vorhaben um einen Teil einer Hochleistungsstrecke im Sinne des § 1 Hochleistungsstreckengesetz.

Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen, deren Verwirklichung zum Ausbau dieses Netzes beitragen soll. In deren Kartendarstellungen im „Abschnitt 3: Eisenbahnnetz“ ist unter „3.11 Österreich“ die verfahrensgegenständliche Eisenbahnstrecke „Feldkirch – Buchs“ als Bestandteil des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes ersichtlich.

Mit Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2004 wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/ geändert und zuletzt durch Beschluss Nr. 661/2010/EU Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes neu gefasst. In deren Kartendarstellungen jeweils als Bestandteil des konventionellen europäischen Eisenbahnnetzes ersichtlich.

Mit Amtsblatt L 348 der Europäischen Union vom 20. Dezember 2013 wurde die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU kundgemacht und trat am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Der Beschluss Nr. 661/2010/EU wurde damit aufgehoben.

Diese Verordnung gilt laut deren Artikel 2 für das transeuropäische Verkehrsnetz, wie es sich aus den im Anhang I enthaltenen Karten ergibt. Österreich ist hierbei im Anhang I unter Punkt 5.2 und 5.3 (Seiten 49 und 50) abgebildet. Gemäß Anhang II ist die gegenständliche Eisenbahnstrecke nunmehr Bestandteil des konventionellen Gesamtnetzes, ist somit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen und stellt damit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das Vorhaben sieht im Wesentlichen den zweigleisigen Ausbau der gegenständlichen Eisenbahnstrecke vor.

Das gegenständliche Vorhaben war daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. Zuständige Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ist gemäß § 47 Abs. 2 UVP-G 2000 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Außerhalb des UVP-Verfahrens wäre die Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erteilen.

Gemäß § 12 Abs. 3 Z 1 EisbG ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde zuständig für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen. Hauptbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die obzitierten, im gegenständlichen UVP-Verfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, nämlich der Trassengenehmigung und der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (samt den mitanzuwendenden des Arbeitnehmerschutzes) fallen sohin allein in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Wie oben ausgeführt ist für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen, sondern in einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren in dem alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Aufgrund dieser Einschränkung auf die Mitanzwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften ergibt sich auch, dass die Verfahrensvorschriften der Materiegesetze durch die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 nicht anzuwenden sind. Es liegt somit eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ersetzt.

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

Im gegenständlichen Verfahren wurden die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs. 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Vorhaben unzweifelhaft jedenfalls mehr als 100 Personen betroffen. Dies ergibt sich aus den Antragsunterlagen, insbesondere aus der Umweltverträglichkeitserklärung und der darin vorgenommenen Abgrenzung des Untersuchungsraumes. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

Zeitplan

Festzuhalten ist, dass die Bestimmungen über den Zeitplan durch die Bestimmung des § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 insofern ergänzt werden, als die UVP-Behörde auch eine Koordinationspflicht trifft, die über das Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hinausgeht.

Die Überschreitung der gesetzlichen Entscheidungsfrist, nach der die Entscheidung gemäß § 24b Abs. 2 UVP-G 2000 ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von zwölf Monaten zu erfolgen hat, war wegen eines Bearbeiterwechsels bei der Behörde nicht vermeidbar.

Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen:

A. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz

Mit dem Antrag sind von der Projektwerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf (Trassenverlaufspläne Teil 1 bis 3 mit den Plan Nr.n FL-UV2-AA01SP-00-0061-F00, FL-UV2-AA01SP-02-0125F00, und FL-UV2-AA01SP-02-0126-F00, alle vom 15. September 2013 im Maßstab 1:1.000) übermittelt worden.

Die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs ist durch die Vorlage dieser Trassenverlaufspläne erfüllt worden. Die maximale Breite ist in den Planunterlagen ersichtlich und überschreitet die vom oben genannten Gesetz geforderten Randbedingungen nicht. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben. (Siehe zusammenfassende Bewertung, Seite 141, Kapitel V 4.2 Trassenverlauf)

Der zusammenfassenden Bewertung ist auch zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht (Seite 140, Kapitel V 4.1 Leistung- und Wirtschaftsfähigkeit; öffentliche Interessen).

Gemäß § 4 Abs. 1 HIG sind vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides 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 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende, ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegenden angemessenen Fristen zu ersuchen.

Ausnahmen von der Rechtswirkung des nach § 5 Abs. 1 HIG erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind gemäß § 5 Abs. 2 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.

Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens ist (§ 24f Abs. 1a UVP-G 2000 iVm § 1 EisbEG) und diesbezüglich jedenfalls noch entsprechende zivilrechtliche Vereinbarungen zu treffen sein werden.

B. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz:

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

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

Seitens der Projektwerberin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 20. Dezember 2013 vorgelegt. Aufgrund von Verbesserungen ist die Fassung vom 13. Juni 2014 samt der Ergänzung vom 6. Oktober 2014, entscheidungsrelevant. 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
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Straßenverkehrstechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Hochbau und
- Elektrische Energieversorgung – Oberleitung

Verfasser des Gutachtens ist die benannte Stelle „Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH), Lassallestraße 9 b, 1020 Wien“ und entspricht diese somit den Kriterien des § 31a Abs. 2 Z 2 EisbG. Dies gilt auch für die von der benannten Stelle beigezogenen externen Sachverständigen.

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.

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

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 20. Dezember 2013 in der Fassung vom 13. Juni 2014 samt Ergänzung vom 6. Oktober 2014, 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 Gutachten gemäß § 31a EisbG schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Gutachter

haben sich im Umweltverträglichkeitsgutachten auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auseinandergesetzt. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG festgestellt. 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 Grund des Verfahrensergebnisses ist davon auszugehen, dass das unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens die berührten Interessen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinde, überwiegen.

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Vorhaben wurde in den eingelangten Stellungnahmen nicht vorgebracht.

Hinsichtlich der Stellungnahmen der Gebietskörperschaften wird in fachlicher Hinsicht auf die zusammenfassende Bewertung vom 17. September 2014 insbesondere auf die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen in Fragenbereich 4 (Seiten 264 - 283) sowie auf die Verhandlungsschrift vom 8. Oktober 2014 verwiesen.

Zu den einzelnen Stellungnahmen der Gebietskörperschaften, insbesondere der Standortgemeinde, wird auf den Punkt unten „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ hingewiesen.

Ebenso wird hinsichtlich des Überwiegens des Öffentlichen Interesses auf die Ausführungen hierzu weiter unten verwiesen.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Im Zuge des gesamten UVP- Verfahrens erfolgte lediglich eine Stellungnahme während der Auflage- und Einwendungsfrist, die jedoch keine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt hatte. Auf die fachliche Replik dazu wird in fachlicher Hinsicht auf die zusammenfassende Bewertung vom 17. September 2014 in deren Fragenbereich 4 (Seite 282) wird hingewiesen.

Darauf wird unten unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt A.V. 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 weiter unten.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes - ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

Genehmigungen gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Ge-

Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs. 2 iVm § 5 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011), BGBl. II Nr. 17/2012, idgF, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs. 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen. Die Gutachten hierzu haben insbesondere die in Abs. 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in der Richtlinie R10 nach dem Vorbild des Schwerpunktkonzeptes für Eisenbahnfahrzeuge der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eine Zusammenstellung jener Arbeitnehmerschutzbestimmungen erarbeitet, die bei Eisenbahnanlagen zu beachten sind und deren Einhaltung daher im Rahmen der angeführten Gutachten nachzuweisen ist.

Diese wurden durch die Sachverständigen überprüft. Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Mit Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 1. August 2014, GZ. BMASK-754.300/0002-VII/A/VAI/11/2014, wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, insbesondere auf die §§ 31 ff. und 34b EisbG, die AVO Verkehr und das ASchG hingewiesen. Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides wurde ersucht.

Das Ermittlungsverfahren hat somit 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 ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Öffentliches Interesse

Ziel dieses Vorhabens ist die bestehende ÖBB Strecke 303 von Feldkirch nach Buchs, im Abschnitt von Feldkirch bis zur Staatsgrenze mit Liechtenstein, selektiv zweigleisig auszubauen.

Der Ausbau der Kapazität dieser ÖBB - Strecke für einen zeitgemäßen Öffentlichen Verkehr soll die Verbesserung des grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebots zwischen Feldkirch und Buchs mittels Einführung eines Halbstundentaktes mit optimalen Anschlüssen in Feldkirch und Buchs, unter Aufrechterhaltung der bestehenden Fernverkehrsverbindungen, ermöglichen. Im Sinne einer guten Betriebsqualität bedarf es hierbei auch einer Optimierung der Betriebsführung, ei-

ner Verbesserung der Kreuzungssituationen und einer Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsbandes.

Hierfür wurde am 14. September 2007 eine Vereinbarung zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Verbesserung und weitere Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zwischen diesen Ländern abgeschlossen.

In der zusammenfassenden Bewertung vom 17. September 2015 wurde der Entfall von Umweltauswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens dem Eintreten von Nutzen bzw. das Erfüllen von Zielen (Stärkung öffentlicher Verkehr, Sicherheit, Kapazitäten) bei Umsetzung des Vorhabens gegenübergestellt. Ein Unterbleiben des Vorhabens wurde hierbei insgesamt als nachteilig eingestuft.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EibG war aufgrund der in den Projektunterlagen angeführten und oben auszugsweise wiedergegebenen Argumente davon auszugehen, dass der durch die Genehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die allfälligen Nachteile, die den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwachsen (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, ZI. 2004/03/0053, zu § 35 Abs. 3 EibG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen. Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Fristen für die Fertigstellung und die Inanspruchnahme von Rechten

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EibG ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Gemäß § 112 Abs. 1 WRG sind zugleich mit der Bewilligung angemessene Fristen für die Bauvollendung der bewilligten Anlage kalendermäßig zu bestimmen; erforderlichenfalls können auch Teilfristen für wesentliche Anlagenteile festgesetzt und Fristen für den Baubeginn bestimmt werden. Wasserbenutzungsrechte bzw. die ihnen gemäß § 32 Abs. 5 WRG gleichzuhaltenden Genehmigungen sind somit nach Abwägung des Bedarfes der Bewerberin/des Bewerbers, des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung auf die jeweils längste vertretbare Zeit zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zwölf Jahre, sonst 90 Jahre nicht überschreiten.

Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfas-

sungserichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages geheimer. Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Mit E-Mail vom 15. April 2015 wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG der Antrag Festsetzung der Bauausführungsfrist mit 10 Jahren ab Vorliegen einer rechtskräftigen und konsumierbaren UVP-Genehmigung gestellt. Im Hinblick auf die leichtere Nachvollziehbarkeit wurde festgelegt, dass das Vorhaben innerhalb von 10 Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Diese Frist scheint auch aufgrund der grenzüberschreitenden Zusammenhänge angemessen.

Die wasserrechtlichen Genehmigungen können mit Rechtskraft des Genehmigungsbescheides konsumiert werden. Die Fristen für die Inanspruchnahme der zur Bauherstellung erforderlichen Maßnahmen wurde aus Gründen der Einfachheit und Zweckmäßigkeit ebenfalls mit 10 Jahren ab Bescheiddatum festgelegt und ist im Spruchpunkt A.II. 8. enthalten. Die für die Betriebsphase festgelegten Fristen wurden mit dem Höchstmaß des § 21 Abs 1 WRG, nämlich mit 90 Jahren, festgelegt.

Gegebenenfalls wird gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 vor Fristablauf ein Antrag zur Verlängerung der Fertigstellung und die Inanspruchnahmefristen unter Bekanntgabe wichtiger Gründe zu stellen sein. Inanspruchnahmefristen sind nach Fertigstellung und Inbetriebnahme (Zuständigkeitsübergang) bei den nach den angewendeten Materiegesetzen zuständigen Behörden einzubringen.

Transeuropäisches Eisenbahnsystem und Interoperabilität

Da die gegenständliche Eisenbahnstrecke Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff.) anzuwenden sind.

Zweck der dortigen Bestimmungen ist die Sicherstellung der Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Eisenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird im Hinblick auf die vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Gemäß § 101 Abs. 1 EisbG ist für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der RL 96/48/EG zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurde durch die benannte Stelle SCHIG eine Evaluierung der Teilsystem Infrastruktur, Teilbereich PRM nach Prüfmodul SG gemäß Richtlinie 2008/164/EG durchgeführt und ein entsprechender IOP Zwischenbericht vom 26. September 2014 vorgelegt.

CSM – Verordnung

Mit der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 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. April 2009 erlassen (CSM-Verordnung) und ist diese mit 1. Juli 2012 für den gesamten Anwendungsbereich in Kraft getreten. Grundsätzlich ist die CSM-Verordnung auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen anzuwenden.

Die CSM-Verordnung 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 Artikel 7 der CSM-Verordnung unterbreitet die Bewertungsstelle dem Vorschlagenden einen Sicherheitsbewertungsbericht. Dieser wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt.

Zu Beginn der Verhandlung wurden seitens der Projektwerberin wurde der Behörde die Signifikanzprüfung gemäß CSM-VO, Verordnung 352/2009 der EU-Kommission vom 12. September 2014 vorgelegt.

Darin ist ua zu entnehmen, dass das Vorhaben nach allgemein anerkannten Regeln der Technik, gültigen Normen und Gesetzen, sowie anerkannten Regelwerken der ÖBB geplant ist. In der Erklärung des Betriebsleiterbeauftragten wird festgehalten, dass *die Hazards mit Ausnahme von Hazard 10 von den Experten als nicht signifikant eingestuft worden sind. Hazard 10 liegt im Grenzbereich zwischen akzeptabel und Risikoanalyse erforderlich. Daher wird die Beurteilung einer notwendigen Risikoanalyse der Betriebsleitung übertragen.*

Der vollständige „Nachweis der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen“ gemäß Anhang I Kapitel 3 der CSM-Verordnung wird erst im Zuge der Inbetriebnahme (Betriebsbewilligung) möglich sein. Die bei der Betriebsbewilligung vorzulegende letztgültige „unabhängige Bewertung“ gemäß Artikel 6 der CSM-Verordnung wird daher insgesamt den Zeitraum vom Projektbeginn über die Baugenehmigung bis hin zur Betriebsbewilligung zu umfassen haben.

Die Antragstellerin hat die Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf die CSM-Verordnung zum gegenständlichen Bauprojekt somit nachgewiesen.

C. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz:

In der zusammenfassenden Bewertung vom 17. September 2014 haben sich der wasserbautechnische Sachverständige und die Sachverständigen für die Fachgebiete Grundwasserschutz sowie Ökologie einschl. Gewässerökologie im Kapitel „Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses“ des Fragenbereichs 2 in den Punkten W 4.3. a – W 4.3.j (Seiten 212 – 214) mit der Beantwortung der Frage auseinandergesetzt, ob durch das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung das öffentliche Interesse beeinträchtigt oder bestehende Rechte verletzt werden? Und ob sich ein

allfälliger Widerspruch mit öffentlichen Interessen durch Auflagen oder Änderungen des Vorhabens beheben lässt?

Demnach ist aus wasserbautechnischer Sicht bei projektsgemäßer Ausführung der Anlageteile keine Beeinträchtigung oder Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten.

Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen ist mit keiner Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer zu rechnen. Auch die Baumaßnahmen an den Gewässern während der Bauzeit sind so vorgesehen, dass eine Verschlechterung der Hochwassersicherheit ausgeschlossen werden kann.

Hinsichtlich der querenden Gewässer sind keine bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen bekannt.

Durch die geplanten Einleitungen der retendierten Bahnwässer wird kein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt.

Hinsichtlich der Versorgung der anfallenden Bahnwässer sowie Baustellenwässer wurde aus Sicht des Sachverständigen für das Fachgebiet Grundwasserschutz angemerkt, dass im gegenständlichen Einreichoperat entsprechende Maßnahmen für eine allfällig erforderliche ausreichende Reinigung vorgesehen sind, sodass die qualitative Beschaffenheit des Grundwassers nicht dauerhaft nachteilig beeinträchtigt wird. Überdies sind im gegenständlichen Gutachten weitere Auflagen zur Verhinderung allfälliger nachteiliger Beeinträchtigungen der Beschaffenheit des Grundwassers vorgesehen.

Aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik ist infolge der Vorlastschüttung für die Verbreiterung des Dammdammes mit keiner nachteiligen Beeinflussung der Beschaffenheit der Oberflächenwässer zu erwarten. Wesentlich ist der wirksame Schutz gewässernaher Anschüttungen gegen Abtrag und damit Verunreinigung der Oberflächenwässer.

Durch das gegenständliche Vorhaben werden Grundwassernutzungen aus Sicht des Fachgebietes Grundwasserschutz weder qualitativ noch quantitativ beeinträchtigt. Daher ist eine wesentliche Behinderung des Gemeindegebrauches sowie eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung nicht zu befürchten. Auch aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik wird durch das Vorhaben der Gemeindegebrauch an den Oberflächenwässern nicht behindert.

Sowohl der Sachverständige für Wasserbautechnik als auch der Sachverständige für Grundwasserschutz kommen zu dem Schluss, dass durch die Art der beabsichtigten Anlage bzw. das beabsichtigte Bauvorhaben keine Verschwendung des Wassers zu erwarten ist.

Das Vorhaben steht aus der Sicht des Fachgebietes Grundwasserschutz nicht im Widerspruch mit den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung.

Die Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik, wonach durch das gegenständliche Projekt keine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer besorgt wird präzisiert der Sachverständige für das Fachgebiet für Ökologie einschl. Gewässerökologie

dahingehend, dass *eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer durch das geplante Vorhaben auszuschließen ist. In der Bauphase werden die Abwässer aus den Baustellenbereichen vor der Einleitung in die Vorfluter über Gewässerschutzanlagen geführt. Bei einem Störfall mit dem Austritt von wassergefährdenden Stoffen in einen Vorfluter ist vorgesehen, die Einleitung in den Vorfluter durch das Schließen von Absperrschiebern zu unterbinden.*

Aus Sicht des Sachverständigen für Grundwasserschutz *stehen die im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen insbesondere § 30c WRG betrachtend mit Bezug auf den gesamten relevanten Grundwasserkörper, keinen wasserwirtschaftlichen Planungen oder legalen bzw. aus gemeinschaftsrechtlicher Zielsetzungen resultierenden Zielvorgaben (vgl. insb. §§ 30a, 30c und 30d WRG 1959) entgegen.*

Durch das gegenständliche Projekt ergibt sich aus Sicht des Sachverständigen für Wasserbautechnik *keine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen.*

In der Zusammenfassung kommt der wasserbautechnische Sachverständige zu dem Schluss, *dass sich beim Ausbauvorhaben der Vorteil ergibt, dass im Gegensatz zur Nullvariante die Bahnwässer geordnet gesammelt und retendiert abgeleitet werden. Weiters sind gegenüber der Nullvariante in der Ausbauvariante Maßnahmen für den Störfall vorgesehen.*

Aufgrund der hier angeführten Aussagen der Sachverständigen war daher wie im Spruch ausgewiesen zu entscheiden.

D. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Forstgesetz

Im Rubrum des Genehmigungsantrags vom 19. Dezember 2013 wurde auch um die Mitbehandlung der dauernden und befristeten Rodung im Sinne der §§ 17 ff ForstG angesucht.

Dem Bericht des Forsttechnischen Einreichoperates vom 23. Mail 2013 ist zu entnehmen, dass für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens die Rodung im Ausmaß von 90² dauernd sowie 72 m² vorübergehend somit insgesamt 162 m² beabsichtigt sind.

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

Aufgrund der Tatsache, dass die vorhabensgemäß vorgesehenen Rodungsflächen das Ausmaß von 1000 m² unterschreiten, bedarf es gemäß § 17a ForstG nicht von vornherein einer Rodungsbewilligung. Vielmehr hat der Antragsberechtigte das Rodungsvorhaben unter Anschluss der in § 19 Abs. 2 genannten Unterlagen bei der Behörde anzumelden. In weiterer Folge hat die Behörde dem Anmelder innerhalb von sechs Wochen ab Einlangen der Anmeldung mitzuteilen, ob die Rodung aus Rücksicht auf das öffentliche Interesse an der Walderhaltung ohne Erteilung einer Rodungsbewilligung nach § 17 nicht durchgeführt werden darf. In diesem Zusammenhang ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 185 Abs. 6 ForstG herzustellen.

Der Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch vom 14. Juli 2014 ist zu entnehmen, dass *aus forstrechtlicher Sicht das Vorhaben im Verwaltungsbezirk Feldkirch keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wald hat*. Somit scheint einer Rodungsanmeldung nach § 17a ForstG nichts entgegenzustehen.

Da die ÖBB-Infrastruktur AG am 27. Mai 2015 den bezughabenden Antrag zurückgezogen hat ist eine weitere Auseinandersetzung im gegenständlichen Verfahren entbehrlich. Die Anmeldung der Rodung wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG rechtzeitig vor deren Durchführung gesondert erfolgen zu haben.

Zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000

In § 24f Abs. 1,2 und 4 UVP-G 2000 werden die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien festgelegt. Diese gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 und Abs. 3 UVP-G 2000.

Die Prüfung, ob das Vorhaben den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1, 2 und 4 UVP-G 2000 entspricht, ist jeweils zusammen mit der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen der einzelnen materiellen Genehmigungsbestimmungen erfolgt. Überdies ist die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht jeweils durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-2000 festgestellt werden.

Im Einzelnen wird in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 bestätigt.

Demnach werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt und wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden. Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen durch Immissionen ist beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass im Projekt Vorkehrungen getroffen werden, die wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb der HL-Strecke unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes möglichst gering halten.

Der zusammenfassenden Bewertung ist weiters zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen, durch entsprechende in der UVE vorgesehene sowie den von den Sachverständigen für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen vermieden werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden jedenfalls unzumutbare Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 hint-

angehalten. Hinsichtlich des Schienenlärms werden diesbezüglich die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, sowie die zusätzlichen Vorgaben des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz sowie des humanmedizinischen Sachverständigen eingehalten.

In der zusammenfassenden Bewertung wird weiters festgehalten, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden.

Das Ermittlungsverfahren hat sohin ergeben, dass bei konsensgemäßer Durchführung unter Einhaltung der im Projekt angeführten Maßnahmen sowie der Nebenbestimmungen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 eingehalten werden und daher die Genehmigungen unter diesem Gesichtspunkt nicht versagt werden können.

Fertigstellung und Inbetriebnahme:

Die Fertigstellung des Vorhabens ist gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 der Behörde von der Projektwerberin anzuzeigen. Gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs. 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft entscheidet jeder Mitgliedstaat über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden. Gemäß Absatz 38 der Erwägungen der zitierten Richtlinie sind die Teilsysteme des Eisenbahnsystems einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Von der Projektwerberin ist somit nach Fertigstellung des Vorhabens unter Anwendung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 34 ff. EISB-G sowie des ua in Umsetzung der zitierten Richtlinie normierten § 105 Abs. 1 EISB-G um Inbetriebnahmegenehmigung anzusuchen.

Änderungen der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 nach Genehmigung aber noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24g UVP-G 2000 noch durch die teilkonzentriert zuständige Behörde zu behandeln. Der Zuständigkeitsübergang an die nach den Materiegesetzen zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

Nebenbestimmungen:

Allgemeines

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen. Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Zudem müssen diese möglichst klar bestimmten, nach Materien ge-

gliederten 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 des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EibG erfolgt sind. Der Bundesminister für Verkehr, 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 EibG 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 Vorschreibungen sind vom Zuständigkeitsübergang nicht betroffen. An nach dem Zuständigkeitsübergang zur weiteren Vollziehung an die außerhalb des UVP-Verfahrens zuständigen Behörden relevanten Vorschreibungen wird auf die, die Betriebsphase betreffenden mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen und Vorschreibungen des Wasserrechts hingewiesen. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden in einem allfälligen teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, 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.

Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen. Soweit zu den in der zusammenfassenden Bewertung bzw. in der Verhandlungsschrift enthaltenen Vorschreibungen der Sachverständigen auch Erläuterungen enthalten sind, warum die Vorschreibung als erforderlich erachtet wird oder worauf bei der Umsetzung der Vorschreibung ganz besonders zu achten ist (obwohl sich dies bereits klar aus den festgelegten Pflichten ergäbe), wurde von der Übernahme des gesamten Textes in den Spruch weitgehend abgesehen, weil im Spruch gemäß § 59 Abs. 1 AVG „in möglichst gedrängter, deutlicher Fassung“ die in Verhandlung stehende Angelegenheit zu erledigen ist.

Dies bedeutet aber nicht, dass die Projektwerberin von der Beachtung dieser Erläuterungen zu der Vorschreibung entbunden wäre. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass derartige Erläuterungen für die allfällig erforderliche Auslegung der in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen heranzuziehen sind.

In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass die zusammenfassende Bewertung und die Verhandlungsschrift integrative Bestandteile des gegenständlichen Bescheides sind. Die dort angeführten Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Gutachten gemäß § 31a

Hinsichtlich des Aspekts der Einhaltung des Standes der Technik unter Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes im Sinne des § 31a EibG ist die Aufnahme von Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht möglich, da aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EibG, an dessen Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit nach erfolgter Prüfung durch die Behörde keine Bedenken bestehen, jedenfalls von der Einhaltung der angeführten Kriterien auszugehen ist.

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Hinsichtlich der zusammenfassenden Bewertung ist grundsätzlich auf die bereits oben getätigte Aussage hinzuweisen, dass diesem Gutachten eindeutig zu entnehmen ist, dass das Bauvorhaben bei Einhaltung der zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen auch den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 entspricht.

Zwingende Maßnahmen werden aus Sicht der Sachverständigen als Voraussetzung für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit gefordert. Diese werden von den UVP-Sachverständigen im Sinne des § 24c Abs. 5 Z. 1 UVP-G 2000 vorgeschlagen (*„die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen sind nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung des Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten **und allenfalls zu ergänzen.**“*).

Empfohlene Maßnahmen sind jene, deren Umsetzung aus der Sicht der Sachverständigen sinnvoll wäre und zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus – führen würde. Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen ist § 24c Abs. 5 Z. 3 UVP-G 2000, wonach die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 zu machen haben (Die Sachverständigen haben dementsprechend *„Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden“*).

Für die zwingende Verschreibung derartiger von den UVP-Sachverständigen empfohlenen Maßnahmen gibt es jedoch keine Rechtsgrundlage im UVP-G 2000 und können diese daher – ausgenommen, die Beweiswürdigung brächte das Ergebnis, dass eine derartige Maßnahme als zwingend anzusehen wäre – nicht vorgeschrieben werden.

Jedoch wurden Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen **zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle**, sofern von der Behörde als erforderlich erachtet, in den Spruch des Bescheides übernommen.

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass bei Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, es keiner Bescheidaufgabe bedarf (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschriften (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Der zusammenfassenden Bewertung sind aus der Sicht sämtlicher Fachgebiete erforderliche zwingende Maßnahmen zu entnehmen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschriften der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung sowie der Verhandlungsschrift und sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten und somit Projektbestandteil sind ist daher ebenfalls entbehrlich. Diesbezüglich ist auf die von der Projektwerberin bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten Maßnahmen hinzuweisen.

Somit ist unter Berücksichtigung der Erklärungen der Projektwerberin sowie der Sachverständigen zu den in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen festzuhalten:

Zu A.IV.1. Allgemeine Vorschriften:

Durch diese Vorschriften sollen allfällige Beschwerden der Nachbarschaft aufgenommen bzw. erforderlichenfalls behoben werden sowie die ordnungsgemäße Abwicklung des Bauablaufs mit den betroffenen Einbautenträgern gesichert werden.

Zu A.IV.2. Vorschrift aus Sicht des Fachgebietes Elektromagnetische Felder

In einigen Arbeitsbereichen treten gleichzeitig starke elektrische und magnetische 16,7 Hz – Felder auf, die den Vorhof- wie auch den Ventrikel-Kreis eines Herzschrittmachers mit einer unipolaren Wahrnehmung stören und unter bestimmten Umständen eine gesundheitliche Gefährdung des Herzschrittmacherträgers nach sich ziehen können. Auch bei bipolaren Systemen kann in Arbeitsbereichen zur Störung des Vorhof-Kreises kommen. Deshalb sollen in den Arbeitsbereichen der Bahn grundsätzlich keine Träger von Herzschrittmachern beschäftigt werden. Zum Nachweis der Einhaltung der Vorgaben zur Arbeitssicherheit wurden von der Behörde daher Kontrollmessungen vorgeschrieben.

Zu A.IV.3. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik

Gemäß Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik *liegt die neue Haltestelle Tosters in einem aufgelockerten Siedlungsgebiet mit vorwiegend Einfamilienhäusern. Aus seiner Sicht ist daher zu erwarten, dass die Haltestelle Tosters nicht nur fußläufig sondern vermehrt mittels Fahrrad frequentiert wird.* Auch laut Aussage des

Sachverständigen für Humanmedizin ist die Anbindung der neuen Haltestelle Tosters an das öffentliche Wegenetz zwar durch die Hohle Gasse und den Personendurchgang sowie durch den Riedteilweg gewährleistet. Eine zusätzliche Anbindung über den als Fremdprojekt dargestellten Radweg südlich der Bahn wäre zwar vorteilhaft, ist aber nicht zwingend erforderlich. Aufgrund eines optimierten Bauablaufes ist die Miterrichtung des für den Radweg erforderlichen Steinsatzes in der neuen Bahnböschung jedenfalls zu empfehlen. Die Radweganbindung und ein Radabstellplatz bei der Haltestelle Tosters sind aus umwelt- und präventivmedizinischer Sicht zu empfehlen.

Hinsichtlich der Präzisierung dieser Vorschreibung in der Verhandlung (VHS, Seite 13), wonach diese als Mindestanforderung aus nicht überdachten Fahrradständern in angemessener Anzahl zu bestehen hat ist jedoch anzumerken, dass dieser Maßnahmenvorschlag nicht hinreichend bestimmt ist.

Im Plan Nr. FL-UV2-AA02HB-02-0005-F03 vom 17. Dezember 2013 (Einlagezahl 05/02.04) sind im Bereich der Haltestelle Tosters Flächen im Ausmaß von rund 80 m² für Bike & Ride – Anlagen ausgewiesen (50,35 m² + 880 m x 335 m = 29,48 m²) und sind diese Flächen aufgrund der zwingenden Vorschreibung des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik nunmehr im Projekt zu berücksichtigen. Die Art der Ausgestaltung der Bike & Ride – Anlagen hat jedoch keinen Einfluss auf die Umweltverträglichkeit und ist daher Bestandteil der Detail- bzw. Ausführungsplanung. Laut Plan Nr. FL-UV2-AA02HB-02-0004-F03 vom 12. Dezember 2013 (Einlagezahl 05/02.03) bieten diese Flächen in Summe Abstellplätze für 53 Fahrräder in Standardausführung. Im Zuge der Bescheiderstellung wurde dies seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik auf telefonische Rückfrage der Behörde am 13. Mai 2015 als „angemessene Anzahl“ bestätigt.

Mit dem Verweis auf die Einreichunterlagen ist somit der Zweck der Auflage klar erkennbar und dadurch der Projektwerberin lediglich die Wahl der Mittel überlassen, um diesen zu erfüllen.

Zuletzt ist festzuhalten, dass Fragen der Finanzierung nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist jedenfalls gegeben.

Zu A.IV.4. und zu A.IV.5. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Grundwasserschutz und Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik :

Sämtliche der Vorschreibungen wurden aus dem Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung im Wesentlichen unverändert bzw. in der, der Verhandlungsschrift entnehmbaren letztgültigen Fassung, übernommen. Lediglich hinsichtlich der Aufbewahrung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Übermittlung an die Behörde erfolgte eine weitere Präzisierung. Ausdrücklich wird auf die von den Sachverständigen mit den Maßnahmen getätigten Hinweise in der zusammenfassenden Bewertung (S. 285 ff.) und deren Beachtung hingewiesen.

Zu A.IV.4.13.: Da eine Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers örtlich möglich ist, wurde es seitens des Sachverständigen für zwingend notwendig erachtet, die Bestellung einer behördlichen Bauaufsicht vorzuschreiben, welche die Belange des Grundwasserschutzes wahrnimmt.

Zu A.IV.4.19.: Zweck der Vorschreibung ist die Kontrolle der Ergebnisse des hydrogeologischen Beobachtungsprogrammes durch die Bauaufsicht. Sollte sich durch den Bericht über die Ergebnisse der hydrogeologischen Beweissicherung herausstellen, dass durch die Baumaßnahmen verursachte Beeinträchtigungen nach einem Jahr nicht wieder abgeklungen sind, ist von der Bauaufsicht - auf Basis der Ergebnisse des Berichts - zu entscheiden, ob und in welchem Umfang das Beweissicherungsprogramm fortzuführen ist.

Festzuhalten ist, dass die Vorschreibungen des Sachverständigen für Grundwasserschutz in Übereinstimmung mit dem Sachverständigen für Wasserbautechnik erfolgt sind. Demnach ist ein entsprechendes hydrogeologisches (quantitatives/qualitatives) Beweissicherungsprogramm durchzuführen. Dieses Verfahren soll ermöglichen, flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse zu treffen, allfällige Veränderungen des Grundwasserhaushaltes durch die Baumaßnahmen rechtzeitig zu erkennen und allenfalls erforderliche bauliche Maßnahmen oder Kompensationsmaßnahmen zu setzen.

Zu A.IV.6. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschließlich Gewässerökologie:

Sämtliche der Vorschreibungen wurden aus dem Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung im Wesentlichen unverändert bzw. in der, der Verhandlungsschrift entnehmbaren letztgültigen Fassung, übernommen. Lediglich hinsichtlich der Bestellung der ökologischen Bauaufsicht erfolgte eine weitere Präzisierung.

Zu A.IV.7. Vorschreibung aus Sicht des Fachgebietes Raumordnung (RP) / Sach- und Kulturgüter:

Die Vorschreibungen aus dem Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung wurden in der - der Verhandlungsschrift (Seite 13) entnehmbaren - letztgültigen Fassung übernommen.

Zu A.IV.8. Vorschreibungen aus Sicht des Fachgebietes Lärm- und Erschütterungsschutz:

Zu der als zwingend erforderliche Maßnahmen festgehaltenen Forderungen des Sachverständigen, wonach *die in der vorliegenden UVE bzw. im Einreichprojekt 2014 zur Ausführung vorgesehenen bahnsseitigen Lärmschutzmaßnahmen vollständig auszuführen sind*, bzw. *die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der für die Baubereiche „Abbruch Hst. Tisis“, „Neubau Hst. Tosters“ und „2-gleisiger Ausbau von km 7,800 bis km 8,375 (Staatsgrenze zu Liechtenstein)“ vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten (werktags bei Tagzeit, 0600-1900 Uhr) und hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes, Auswahl der Bauverfahren mit Einsatz erschütterungsarmer Baugeräte, die Vornahme von Beweissicherungen, begleitende Überprüfung der Erschütterungsimmissionen mit abgeleiteten Schutzmaßnahmen sind in vollem Umfang auszuführen*, ist festzuhalten, dass die Projektwerberin das Vorhaben wie beantragt und genehmigt umzusetzen hat. Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen in die Nebenbestimmungen, die sich auf im Projekt bereits enthaltene Bestandteile beziehen, ist somit entbehrlich.

Sämtliche weiteren Vorschreibungen wurden aus dem Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung im Wesentlichen unverändert übernommen. Lediglich hinsichtlich der Aufbewah-

rung von Dokumentationen und Nachweisen sowie deren Übermittlung an die Behörde erfolgte eine weitere Präzisierung.

Zu A.IV.9. Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin:

Die als „verpflichtende Auflagen empfohlenen“ Maßnahmen wurden im Wesentlichen unverändert aus der zusammenfassenden Bewertung übernommen, wobei Empfehlungen und Erläuterungen nicht in den Spruch übernommen wurden. Die Präzisierung der Auflage hinsichtlich Maßnahmen bei allfälligen Überlagerungen von Baustaubimmissionen durch den Sachverständigen für Humanmedizin wurde von der Behörde im Spruchpunkt A.IV.9.4. dahingehend adaptiert, dass die Projektwerberin für die Einhaltung der Grenzwerte zu sorgen hat.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Allgemeines

Gemäß § 24d UVP-G 2000 ist aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder 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, eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vorzunehmen. Nicht in der zusammenfassenden Bewertung wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage ist auf das vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildenden zusammenfassenden Bewertung und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt dort auf den Seiten 264 bis 284 (Fragebereich 4). Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen in der zusammenfassenden Bewertung aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht. In gleicher Weise wird bei im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen auf die dementsprechenden Ausführungen der Sachverständigen verwiesen, die in der - einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden - Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung am 8. Oktober 2014 festgehalten sind.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage in den Stellungnahmen und Einwendungen offene Punkte und Verbesserungsvorschläge zum Inhalt der Antragsunterlagen vorgebracht wurden, die von den Sachverständigen in weiterer Folge fachlich behandelt wurden, dies aber durch die Forderungen oder Darstellung der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung

(vgl. § 24c Abs. 5 Z 1 UVP-G 2000: „aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen“) oder durch ergänzende Angaben oder die Zusicherung der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen durch die Projektwerberin als überholt anzusehen sind.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (zusammenfassende Bewertung oder sonstigen Ausführungen der Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen) ergibt, dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

Parteien

Gemäß § 8 AVG sind Personen, die eine Tätigkeit der Behörde in Anspruch nehmen oder auf die sich die Tätigkeit der Behörde bezieht Beteiligte und, insoweit sie an der Sache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind, Parteien.

Im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 neben der Projektwerberin Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umweltschutzorganisation, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinde sowie die an diese angrenzenden Gemeinden sofern diese von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berührt sein können und anerkannte Umweltorganisationen Parteistellung.

Im gegenständlichen Großverfahren haben die Parteien grundsätzlich gemäß § 44b ihre Parteistellung verloren, soweit sie nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftliche Einwendungen erhoben haben.

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage Parteistellung als Formalpartei. Im gegenständlichen Verfahren hat eine Personenmehrheit die Parteistellung als Bürgerinitiativen behauptet.

Eine mit Bescheid des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist schriftliche Einwendungen erhebt. Im gegenständlichen Verfahren erfolgte eine Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des HIG, des EisbG und des WRG anzuwenden.

Beim Verfahren gemäß § 4 HIG handelt es sich um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, welches jedoch nur der Projektwerberin Parteistellung verleiht.

Gemäß § 31e EisbG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren neben der Projektwerberin, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten und die Eigentümer der in den Bauverbotsbereich kommenden Liegenschaften Parteien. Weiters ist auf die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Formalpartei hinzuweisen.

Dem Bauentwurf für das gegenständliche Vorhaben sind jeweils gemäß § 31b Abs. 1 Z 4 EisbG Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen.

Einwendung

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt gelten. Diese Bestimmung trägt den 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 zu behandeln.

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 verletzte 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 Einwendung sind daher 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 allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen stellen 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.

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung Folgendes festzuhalten: Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber gemäß § 24f Abs. 1 a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin einge-

schlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird. Die ÖBB-Infrastruktur AG erwartet für den Erwerb der benötigten Grundflächen eine vertragliche Einigung.

Enteignungen wurden von der Projektwerberin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, des HIG und des UVP-G 2000 in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln. Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen. Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind in Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen.

Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen. Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Führung von ernsthaften Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber für das gegenständliche UVP- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde. Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das ein-

geräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zu den Projekten im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch den Verhandlungsleiter erfolgte ausdrücklich im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

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).

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Errichtung der Eisenbahn erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung der Eisenbahn überwiegen.

Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

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 Eingriffen in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hierbei 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 Standorte 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.

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 die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit a UVP-G 2000) oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit c UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist 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 den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarschutzes 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 zuletzt mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis E vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln)).

Seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz wurden im Spruchpunkt A.IV.8.9. über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinaus auch die Messung von Spitzenpegeln angeordnet und aus diesen abgeleitet von den Ergebnissen zusätzliche Objektschutzmaßnahmen im Freien, vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel am Ohr des Schlafers von maximal 45 dB) zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersförmig) darzustellen.

Durch die Aufnahme der Auflagenvorschläge des humanmedizinischen Sachverständigen im Einzelfall in den Spruch dieses Bescheides ist bei deren Einhaltung jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer kommt.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und 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 festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitätsausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen gemäß § 19 EISB-G eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Zu den Stellungnahmen während der Auflage- und Stellungnahmefrist und während der mündlichen Verhandlung wird ausgeführt:

Zur schriftlichen Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch (A01):

Einwendungen wurden von der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Wasserbautechnik in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 265) verwiesen.

Die Befassung der Grenzkommision beim BMWFW stellt keine für die Ausführung des Vorhabens erforderliche anzuwendende materielle Genehmigungsbestimmung im Sinne des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dar, wurde jedoch seitens der ÖBB-Infrastruktur AG gesondert in die Wege geleitet.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (A02):

Zur Parteistellung als Formalpartei und allgemein zum Arbeitnehmerschutz wird auf die Aussagen zum Arbeitnehmerschutz weiter oben verwiesen.

Einwendungen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen gemäß § 31a EISB-G zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Stadt Feldkirch, Stadtplanung (B01) und zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung:

Die Parteistellung der Stadt Feldkirch als Standortgemeinde liegt gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 vor. Sie sind berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen. Die Stellungnahme umfasst im Wesentlichen Forderungen an die Projekt-

werberin. Diese wiederum erklärte in der mündlichen Verhandlung hierzu ihr *Interesse an einer einvernehmlichen Lösung*.

Zur seitens der Stadt Feldkirch geforderten *Prüfung, ob aufgrund dieser unmittelbaren schalltechnischen Auswirkungen des Projektes auf den Abschnitt zwischen dem Bahnhof Feldkirch und der Staatsgrenze bei Tisis weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) in den noch nicht sanierten Streckenabschnitten (Bereiche Quellengasse, Heidenstraße, Kapfstraße - Dammweg - Illbrücke -Vorarlberghalle, oder insbesondere im Bereich Böschenmahdstraße) auch aufgrund des Projekts "S-Bahn FL.A.CH." gerechtfertigt sind*, wird auf den Technischen Bericht des Fachbeitrags Schalltechnik vom 12. Dezember 2013 EZ 14/01 Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0080-F01 (insbesondere S. 10 f.) verwiesen, dass *der Bereich zwischen km 0,0 + 00 und km 7,8 + 00 der Strecke Feldkirch – Buchs der Beurteilungsgegenstand ist. Dieser Abschnitt wurde wie nachstehend beschrieben im Rahmen früherer Untersuchungen bereits schalltechnisch beurteilt, dennoch erfolgen neben einer IST-Bestandserhebung auch Darstellungen zu den einzelnen Betrachtungsfällen in der Betriebsphase. Entsprechend den im Punkt 3 zitierten Unterlagen der gesamte Abschnitt der ÖBB Strecke Feldkirch – Buchs im Bereich des Beurteilungsgegenstands als saniert im Sinne der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV bzw. als saniert im Sinne der Bestandslärmsanierungsrichtlinie angesehen werden.*

Seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz wurde dazu in seiner Stellungnahme in der zusammenfassenden Bewertung (S. 270 f.) *aus fachlicher Sicht die Fertigstellung und die Adaptierung der bisherigen Maßnahmen der Bestandsstreckensanierung empfohlen. Die im vorliegenden Einreichprojekt im Bereich des 2-gleisigen Ausbaus (Käferriedweg, Riedweg und Grißstraße) vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind zum ausreichenden Schutz nach SchIV erforderlich.*

Zu der seitens des Sachverständigen für Humanmedizin empfohlenen *einvernehmlichen Lösung mit Höhenbegrenzung bzw. Transparenz der LSW und passiven Lärmschutz* ist darauf hinzuweisen, dass dies nur insoweit möglich ist, als dadurch die vorgesehenen und zwingend erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht untergraben werden.

In bestehenden Siedlungsgebieten werden die Grenzwerte der SchIV in Wohnräumen im gesamten Streckenabschnitt erforderlichenfalls durch bahn- oder objektseitige Maßnahmen eingehalten. Darüber hinaus wurden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen in den Spruchpunkten A.IV.8.1 bis A.IV.8.13 vorgeschrieben.

Die Forderungen die neue Haltestelle Tosters betreffend wurde in der Verhandlung dahingehend ergänzt, dass *die beabsichtigte eingeschränkte Ausstattung und Erschließung der Haltestelle (ohne Bike & Ride – Anlage, ohne Radweg und Stützmauer und ohne Lift – nur dessen Vorbereitung) als nicht ausreichend angesehen wird. Insbesondere die Errichtung einer Lifanlage erscheint seitens der Stadt Feldkirch zwingend erforderlich.*

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik wurde die Umsetzung der Bike & Ride – Anlage als zwingend erforderliche Maßnahme für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens angesehen und dementsprechend mit Spruch-

punkt A.IV.3.1 vorgeschrieben. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen zu A.IV.3. weiter oben verwiesen.

Hinsichtlich der Stützmauer ist festzuhalten dass die Einstufung der in der zusammenfassenden Bewertung seitens des Sachverständigen für Raumordnung auf Seite 288 als „zwingend“ formulierten *Errichtung einer Stützmauer (Steinwurf)* in der Verhandlung dahingehend abgeändert wurde, dass diese Maßnahme als „empfohlen“ eingestuft wurde (S. 13 der Verhandlungsschrift). Diese Empfehlung wurde auch seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik inkl. Straßenverkehrstechnik auf Seite 272 der zusammenfassenden Bewertung vorgenommen.

Betreffend die Forderung der *Errichtung einer Liftanlage* wurde diese Maßnahme bereits in der zusammenfassenden Bewertung lediglich als empfohlene Maßnahme (S. 293) formuliert. Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik inkl. Straßenverkehrstechnik wurde in der zusammenfassenden Bewertung (S. 271 f.) ausgeführt, dass aufgrund der prognostizierten Reisendenfrequenz und der damit zusammenhängenden Einstufung die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige nicht zwingend erforderlich ist. Festgehalten wurde auch, dass für den späteren Einbau von Aufzügen jedoch die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Die Vorschreibung dieser beiden zuletzt genannten Empfehlungen der Sachverständigen als Nebenbestimmungen in den Bescheid ist somit nicht erfolgt. Generell darf eine Nebenbestimmung nur gesetzt werden, wenn sie „erforderlich“ ist. Eine (vollständig) barrierefreie Erschließung der Bahnsteige ist entsprechend der Entscheidung der Europäischen Kommission über die Technische Spezifikationen bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ nicht erforderlich und somit Stand der Technik, da innerhalb von 30 km an der Strecke ein konformer Zugang besteht. Die Möglichkeit eines nachträglichen Einbaues von Aufzugsanlagen ist im Vorhaben jedoch vorgesehen. Im Übrigen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu empfohlenen Maßnahmen weiter oben verwiesen.

Zu den Ausführungen der Stadt Feldkirch betreffend den *Erhalt der weiteren Haltestellen im Siedlungsgebiet von Feldkirch und die Bahnbrücke über die Ill* ist festzuhalten, dass lediglich der Abtrag der Haltestelle Tisis beantragt und somit Gegenstand dieses Verfahrens ist. Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik inkl. Straßenverkehrstechnik wurde in der zusammenfassenden Bewertung (S. 273) dazu ausgeführt, *dass eine Erneuerung der Illbrücke nicht Projektgegenstand und auf Grund der Verkehrsprognosen für die Bahn auch nicht erforderlich ist*. Allfällige dahingehende Projektänderungen wären somit einem gesonderten UVP-Änderungsverfahren zu unterziehen.

Die Eisenbahnkreuzung „Reichsstraße“ in km 2,093 betreffend wurde der seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 293) als zwingende Maßnahme formuliert. Die Behörde hat daher mit Spruchpunkt A.IV.3.2. die Anpassung dieser Kreuzung an den Stand der Technik vor Ausführung des Vorhabens vorgeschrieben.

Zur Eisenbahnkreuzung „Riedweg Tisis“ hat der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 274) ausgeführt, dass *entsprechend Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 auf Grund der örtlichen Gegebenheiten die Sicherung der Eisenbahnkreuzung Riedweg in km 8,125 durch eine Lichtzeichenanlage gewährleistet ist*. Da dies bereits in den Einreichunterlagen projektsgemäß vorgesehen ist, hatte eine Vorschreibung zu unterbleiben.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Lebensministeriums für ein lebenswertes Österreich (Umweltbundesamt) (B02):

Gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 ist ua dem Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln und kann dieser dazu Stellung nehmen. Die fachliche Stellungnahme zur gegenständlichen Umweltverträglichkeitserklärungen des BMLFUW wurde gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UmweltkontrollG durch das Umweltbundesamt erstellt. Die Stellungnahme umfasst keine Einwendungen im Rechtssinne sondern bespricht die Nachvollziehbarkeit der Darstellung der Nullvariante/ des Referenzszenarios.

Zum Hinweis von bestehenden *Unklarheiten im Fachbereich Lärm bezüglich der Null- und Prognosevariante* wurde seitens des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz in der zusammenfassenden Bewertung (S. 275) festgehalten, dass *aus den Einreichunterlagen ersichtlich ist, dass bei der Nullvariante bei Unterbleiben des Projekts (Referenzfall 2025+) mangels einer Erhöhung der Personentransporte (Eil- und Regionalzüge) Transportkapazitäten für den Güterverkehr genutzt werden. In lärmschutztechnischer Hinsicht wirkt sich das in einer höheren Schallemission für die Nullvariante als für die Projektvariante (Planfall 2025+) aus*

Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik wurde in der zusammenfassenden Bewertung (S. 276) *festgestellt, dass die prognostizierten Zugzahlen sowohl für den Referenzfall als auch für den Planfall durchaus plausibel erscheinen wobei darauf hingewiesen wird, dass aufgrund der Dynamik der Rahmenbedingungen von Prognosen aus der Zugzahlabeschätzung nicht abgeleitet werden kann, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen werden. Festgestellt kann weiters werden, dass die im Referenzfall 2025+ (ohne Ausbau der Infrastruktur) angeführten 68 Züge von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr sicherlich die Kapazitätsgrenze der eingleisigen Strecke darstellen.*

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde festgehalten, dass seine *Beurteilung auf Szenarien aufbaut, die von verkehrs- und immissionstechnischen UVP-SV überprüft wurden.*

Diesen Aussagen wurde seitens der Behörde aufgrund der nachvollziehbaren und schlüssigen Stellungnahmen der Sachverständigen gefolgt, weshalb eine Verbesserung der Unterlagen für entbehrlich erachtet wurde.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg (B03):

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltanwalt im Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 Parteistellung zu. Die Stellungnahme umfasst keine Einwendungen im Rechtssinne sondern richtet sich an die Projektwerberin.

Zu der Anregung, die Haltestelle Tisis zumindest als Bedarfshaltestelle zu belassen hat der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 277) festgehalten, dass aus eisenbahnbetrieblicher Sicht die Aufrechterhaltung der bestehenden Haltestelle auch nur als Bedarfshaltestelle auf Grund der geringen Entfernung von ca. 800 m zwischen den beiden Haltestellen abzulehnen ist.

Sollte sich im Zuge der Ausführung des Vorhabens doch Bedarf am Erhalt dieser Haltestelle ergeben, ist dies im Zuge eines Änderungs- oder Nachfolgeprojektes jederzeit möglich.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Wirtschaftskammer Vorarlberg (C01):

Der Wirtschaftskammer Vorarlberg kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung sondern ein Anhörungsrecht im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zu – siehe hierzu unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben. Es wurden keine Einwendungen erhoben und das Bauvorhaben befürwortet.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Vorarlberg (C02):

Der Kammer für Arbeiter und Angestellte in Vorarlberg kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung sondern ein Anhörungsrecht im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zu – siehe hierzu unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben. Es wurden keine Einwendungen erhoben und das Bauvorhaben befürwortet.

Zur schriftlichen Stellungnahme des Amts der Vorarlberger Landesregierung (C03):

Dem Land Vorarlberg kommt im gegenständlichen Verfahren hinsichtlich des § 4 Abs. 1 HIG keine Parteistellung sondern ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht zu – siehe hierzu unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 hat jedoch die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 den mitwirkenden Behörden unverzüglich den Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme zu übermitteln. Die mitwirkenden Behörden gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 sowie die neben der nach § 24 Abs. 1 zuständigen Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung eines gemäß § 23a oder § 23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständigen Behörden haben 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 § 24a Abs. 5 UVP-G 2000 hat die Behörde sonstige Formalparteien und Amtsstellen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu beteiligen sind, über das Einlangen des Genehmigungsantrages zu informieren. Im Zu-

sammenhang mit der Parteistellung des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans gemäß § 19 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 wurden die Einreichunterlagen auch diesem übermittelt.

Betreffend die *Fragen des Lärmschutzes und des Erschütterungsschutzes* hat der Sachverständige für Humanmedizin festgehalten, dass medizinisch nur für die eingereichte Strecke beurteilt wurde. In seinem Teilgutachten empfiehlt er jedoch für die Bauphase einen zusätzlichen Maßnahmenkatalog, der die in der UVE vorgesehenen Maßnahmen ergänzt.

In diesem Zusammenhang ist auf seine Vorschriften und die des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz unter den Spruchteilen A.IV.8 und A.4.9 hinzuweisen.

Zudem ist zu der Forderung, *zusätzliche Immissionsbelastung (nur während der Bauphase auftretend) durch weitere Maßnahmen zur Immissionsminderung nach Stand der Technik zu reduzieren*, auf die Aussage des Sachverständigen für Luftreinhaltung in der zusammenfassenden Bewertung (S. 280) zu verweisen, wonach *für die Bauphase geforderten Maßnahmen zur Immissionsminderung nach Stand der Technik unterstützt werden und auf entsprechende Auflagenvorschläge im humanmedizinischen Teilgutachten hingewiesen wird*.

Insbesondere ist auf die Präzisierung des Sachverständigen nach der Verhandlung betreffend allfällige zeitliche und örtliche Überlagerungen von Baustaubimmissionen aus dem gegenständlichen Vorhaben und dem Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ und damit zusammenhängende vor Baubeginn zu erstellende Beweissicherungskonzept im Spruchpunkt A. IV.9.4. hinzuweisen, mit welchem den Forderungen der Vorarlberger Landesregierung Rechnung getragen wurde.

Hinsichtlich der Vorbringen zur künftigen *Höchstgeschwindigkeit* wurde des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 280) festgehalten, dass es sich beim vorliegenden Bauvorhaben *in erster Linie um ein Projekt für die Attraktivierung des Personennahverkehrs handelt, wobei für den Personennahverkehr vor allem kurze Taktzeiten von Bedeutung sind. Der Aufwand für eine etwaige Linienverbesserung zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit von 70 km/h auf 100 km/h im angeführten Bereich stünde in keinem Verhältnis für den erzielbaren Nutzen in Form einer Fahrzeitverkürzung von 13 Sekunden*.

Betreffend die Befürchtungen die Eisenbahnkreuzung Riedweg in km 8,125 hat der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 280) ausgeführt, dass *mit Umsetzung des Projektes die Sicherung technisch durch eine zuggeschaltete Lichtzeichenanlage erfolgt* (siehe Einlage 01/02.9 bzw. Gutachten gemäß § 31a EisbG). Die Anpassung an den Stand der Technik ist somit bereits im Projekt enthalten und hatte daher eine Vorschreibung zu unterbleiben.

In Bezug auf die Schutzgut Wasser wurde gefordert, dass *die strukturökologische Situation bei den betroffenen Gewässern – insbesondere Grenzbach –jedenfalls im Vergleich zur aktuellen Situation nicht verschlechtert werden dürfe – nach Möglichkeit sei sie zu verbessern*.

Dazu hat der Sachverständige für Ökologie einschl. Gewässerökologie in der zusammenfassenden Bewertung (S. 280) festgehalten, dass *die strukturökologische Situation der Gewässer durch das geplante Vorhaben nicht verändert wird.*

Zusätzlich wurde von ihm dort festgestellt, dass für *die derzeit als "wesentlich beeinträchtigt" eingestufte ökologische Funktionsfähigkeit in der erst vor kurzem revitalisierten Strecke damit zu rechnen ist, dass sich diese Verhältnisse mit der Etablierung einer standorttypischen Fauna zunehmend verbessern werden.*

Zur schriftlichen Stellungnahme Dipl.-Ing. ETH Ulrich Dietrich (D01):

Herr Dipl.-Ing. Dietrich hat im Zuge der Einwendungs- und Stellungnahmefrist eine Stellungnahme gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und b AVG, wonach *ein Fahren ohne Geschwindigkeitseinbrüche ein Beitrag zum Umweltschutz sei*, abgegeben.

Grundsätzlich kommt Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 die Geltendmachung jener subjektiv öffentlichen Rechte zu, die ihnen entweder durch das UVP-G 2000 selbst oder durch eine der im Verfahren nach dem UVP-G 2000 mitanzuwendenden Normen eingeräumt wird.

Der Wohnort des Einschreiters, die Gemeinde Vandans, ist etwa 30 km von Feldkirch entfernt. Im Grundeinlöseverzeichnis der vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Grundstück ist ebenfalls kein Hinweis auf eine Parteistellung als Nachbar im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu ermitteln.

Es wurden zudem keine Einwendungen erhoben, die erkennen ließen, dass Herr Dipl.-Ing. Dietrich durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder seine dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden können. Somit liegt keine Parteistellung als Nachbar gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 vor.

Ungeachtet dessen wird auf die Aussage des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik in der zusammenfassenden Bewertung (S. 282 f.) verwiesen, wonach *es sich beim vorliegenden Bauvorhaben in erster Linie um ein Projekt für die Attraktivierung des Personennahverkehrs handelt, wobei für den Personennahverkehr vor allem kurze Taktzeiten von Bedeutung sind. Der Aufwand für eine etwaige Linienverbesserung zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit von 70 km/h auf 100 km/h im angeführten Bereich stünde in keinem Verhältnis für den erzielbaren Nutzen in Form einer Fahrzeitverkürzung von 13 Sekunden.*

Zur Stellungnahme der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport (E01):

Das Fürstentum Liechtenstein wurde über die Espoo-Koordinationsstelle (BMLFUW) gemäß § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 informiert und die Unterlagen übermittelt. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein hat mit Schreiben vom 20. August 2014 mitgeteilt, dass *das gegenständliche Projekt für Liechtenstein ein wesentliches strategisches Verkehrsprojekt und in Zukunft ein Kernelement des Öffentlichen Verkehrs darstellt*, weshalb dieses Projekt daher *grundsätzlich befürwortet wird und*, dass die Regierung des Fürstentums Liechtenstein *an einer Realisierung sehr interessiert ist*. Weiters hat sich die Regierung des Fürstentums Liechtenstein *der Meinung der Projektwerberin*

angeschlossen, wonach *das gegenständliche Projekt - für den österreichischen Abschnitt – auf Grund der Beurteilungen der sektoralen Umweltverträglichkeit in allen Wirkfaktoren und Schutzgütern als umweltverträglich einzustufen ist.*

Ergänzend wurde noch darauf hinweisen, dass *die Regierung des Fürstentums Liechtenstein diesen Herbst über die Umweltverträglichkeit des Projektes auf dem weiterführenden Abschnitt von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof in Buchs entscheiden wird. Allfällig notwendige Maßnahmen nach liechtensteinischem Recht werden in dieser Entscheidung sowie in der nachfolgenden Eisenbahnrechtlichen Entscheidung festgehalten werden.*

Zu den grenzüberschreitenden Auswirkungen ist auf Kapitel 9.8. der Umweltverträglichkeitserklärung (EZ 11/01, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0076-F01, S. 84 ff.) zu verweisen, wonach hinsichtlich grenzüberschreitender Auswirkungen insbesondere die Themenbereiche Schalltechnik, Erschütterungstechnik und Luftschadstoffe betrachtet wurden, da von ihnen im gegenständlichen Vorhaben grundsätzlich grenzüberschreitende Auswirkungen ausgehen können. Dort ist folgendes festgehalten:

Begünstigt durch den südseitig gelegenen Geländeeinschnitt im Grenzbereich, wurde deutlich aufgezeigt, dass die national gültigen Immissionsgrenzwerte zur Tageszeit und auch zur Nachtzeit unterschritten werden. Aus diesem Gesichtspunkt gibt es aus schalltechnischer Sicht keine grenzüberschreitenden Auswirkungen.

Da Erschütterungen sich trassenparallel ausbreiten, sind grenzüberschreitende Auswirkungen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich des Themenbereichs Luftschadstoffe wurden die grenzüberschreitenden Auswirkungen [in der Bauphase] als geringfügig nachteilig eingestuft.

Zusammenfassung

Beteiligung der Öffentlichkeit:

Seitens der Behörde wurde der Öffentlichkeit in den im Folgenden angeführten Verfahrensschritten die Möglichkeit zur Information (Einsichtnahme) und Stellungnahme gegeben:

- **Öffentliche Auflage** und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Trassengenehmigungspläne, Bauentwurf und Gutachten gemäß §31a EISbG) gem. § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. und §§ 44a und 44b AVG von Donnerstag, den 26. Juni 2014 bis einschließlich Freitag, den 8. August 2014
- **Öffentliche mündliche Verhandlung** am Mittwoch, den 8. Oktober 2014

Die Unterlagen wurden im Rahmen des Espoo-Verfahrens seitens des Fürstentums Liechtenstein veröffentlicht, Stellungnahmen hierzu sind bei der Behörde nicht eingelangt.

Umweltverträglichkeit:

Die Beschreibung der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen ist der Umweltverträglichkeitsklärung und der schlüssigen und nachvollziehbaren zusammenfassenden Bewertung zu entnehmen bzw. ist auf diese zu verweisen. Bei Einhaltung, der in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführten und der als Nebenbestimmungen in diesen Bescheid aufgenommenen von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

Die Antragstellerin wird ausdrücklich auf die im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten empfohlenen Maßnahmen hingewiesen, welche zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus führen würden.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Unterlagen, Trassenverordnungspläne, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG und der zusammenfassenden Bewertung sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere während der öffentlichen Auflage und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnten.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der in der in der zusammenfassenden Bewertung enthaltenen zwingenden Maßnahmen sowie der in den Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt werden.

Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG. Die Ergebnisse der Anhörung zur Erteilung der Trassengenehmigung standen nicht entgegen.

Hinsichtlich der Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Dem wurde auch durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie den im Zuge der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen nicht entgegengetreten. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere der zusammenfassenden Bewertung,

dem Gutachten gemäß § 31a EISbG, den Stellungnahmen der Sachverständigen im Zuge der mündlichen Verhandlung sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Gutachten und der zusammenfassenden Bewertung sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsvoraussetzungen der anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen festgestellt werden und das gegenständliche Vorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Ausschluss der aufschiebenden Wirkung (Spruchteil B.):

Gemäß § 13 Abs. 1 VwGVG kommt einer Beschwerde an ein Verwaltungsgericht grundsätzlich aufschiebende Wirkung zu; diese kann allerdings gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG mit Bescheid der Behörde ausgeschlossen werden. Voraussetzung für diesen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist, dass nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Dieser Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist tunlichst im in der Hauptsache ergehenden Bescheid auszusprechen.

Zum überwiegenden öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens wird auf die entsprechenden Ausführungen weiter oben verwiesen.

Insbesondere wurde in der Genehmigung (Spruchteil A.) sowohl unter Verweis auf die 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung als auch auf die Verordnung 1315/2013/EU ausgeführt, dass ein sowohl auf innerstaatlicher als auch auf europäischer Ebene begründetes Projekt darstellt.

Des Weiteren bildet der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn vom 27. August 1870 (13/1871) die Grundlage für die bestehende eingleisige Eisenbahnstrecke zwischen Feldkirch in Österreich und Buchs in der Schweiz. Seit dem Jahr 2000 besteht der so genannte Liechtenstein Takt, eine grenzüberschreitende Verbindung zwischen Vorarlberg und Liechtenstein mit abgestimmten Busfahrplänen. Bereits seit einiger Zeit gibt es Bestrebungen für einen weiteren Ausbau des Nahverkehrsangebotes auf der Strecke Feldkirch - Buchs. Das gegenständliche Vorhaben stellt die Realisierung dieser Bestrebungen dar und wird auch eine entsprechende grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung seitens des Fürstentums Liechtenstein durchgeführt.

Durch die Verzögerung der Ausführung von Infrastrukturvorhaben dieser Bedeutung droht die Gefahr eines hohen volkswirtschaftlichen Schadens sowohl durch die in der Regel erforderlichen höheren finanziellen Aufwendungen für die Baueinstellung, Sicherung und verzögerte Errichtung als auch insgesamt durch die verspätete Inbetriebnahme und die Auswirkungen auf den regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr bzw. den dadurch verspäteten Nutzen für die Allgemeinheit.

„Gefahr im Verzug“ (vgl auch § 3 Z 3, § 7 Abs. 2, § 13 Abs. 5, § 57 Abs. 1 und § 64 Abs. 2 AVG; ferner § 5 Abs. 2 AVG) liegt dann vor, wenn bei Untätigkeit der Behörde der Eintritt eines Scha-

dens zu gewärtigen ist (vgl VwGH 4. 5. 1992, 89/07/0117; 3. 7. 2003, 2002/20/0078; Walter/Thienel I2 AVG § 4 Anm 10).

Nach Abwägung der öffentlichen Interessen und zur Abwendung eines volkswirtschaftlichen Schadens ist somit die vorzeitige Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten.

Kosten (Spruchteil C.):

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

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I Nr. 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:

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** ab Erlassung des Bescheides beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich, mittels Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung (E-Mail) oder auf andere technisch mögliche Weise (vgl.: <http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) einzubringen. Die Frist beginnt, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer zugestellt wurde, mit dem Tag der Zustellung, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer mündlich verkündet wurde, mit dem Tag der Verkündung zu laufen.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie 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.

Hinweis:

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

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.

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.

Beilage: Verhandlungsschrift vom 10. Oktober 2014

Für den Bundesminister:

Mag. Gabriele Fiedler

Ihre Sachbearbeiterin:

Mag. Gabriele Fiedler

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2220

E-Mail: gabriele.fiedler@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-06-11T10:56:01+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	e7Dm2kptqwBhzgXCiyWj6a9QumAOU+2tOW8V250wNyr2rFTzPKfJfDwaDfXxYQ5Hr w9Nd3YD3KLiRzrA8wXpj/7HlrHajv1i80EJHVIVpkN3iNdbBuroC87iaWm16d3/nl UJO0YIdaNgvz6yE1mMbtuJpkQx92jPDPybMJsJl8bHX2oy0eJPD8SvA5HnpGSWSwE Pq/XGhXnWw9PQiST5dr6B4yB6SjElj3G0WYHa2Pf9q4XgH9jMxtQfGBDBN/xrydY BEvy9M+wKHGuAQFZ73TpnOXC6KO1HoMyAz2Jg5gHmazKJ60HgzaSnHOJHm7cr5Rqv VvM47ybKNLYZGEiaA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-06-12T12:31:23+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	byWOvvYDXNM59IKBrhCN00cyTjEQIW6a75Qn63JiZU89+wRPUw8A1+/3DYUfzlm4 IPD2e5RTO+ur0GUSznNEJJYs2XJIL18918mig7ccnRuhmJoek/bSnoRZcjhsjdJcW +ccZ/1yzCrQjzakcbS8XPcDfQnBtzZRvWIDf33hJsjg2TLBqh6e6p5faLN4xZjPXm +O3qu4qLFg76FXxiZXiq1EGhBC1hOk0joLPkWP/hhA9F2GPt8MukQELuMePSIDBow Jt0woRduGr92WGwSA7uHpX6Fn1jq6ywSy/Mhib1Z+YG97A6UQ3FQfKoWAXDS8yfyO OJil7k7+/7yE2sucg==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	