BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2 , 1030 Wien
E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

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

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 DVR:0000175

HL-Strecke Wien-Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700)

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b Abs. 1, 24 Abs. 1 und 24f UVP-G 2000

Grundsätzliche Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz

INHALTSVERZEICHNIS

Spruch 4
I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie Sicherstellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HlG) 4
I.1. Grundsatzgenehmigung nach dem UVP-G 2000 4
I.2. Festlegung des Trassenverlaufs gemäß Hochleistungsstreckengesetz 5
II. Vorhabensbestandteile 7
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil 7
IV. Nebenbestimmungen 7
IV.1. Bauphase 8
IV.2. Betriebsphase 25
IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen 31
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen 43
VI. Kosten 43
Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes: 43
VII. Rechtsgrundlagen 44
Begründung 44
I. Verfahrensgang 44
I.1 Antrag der Projektwerberin vom 22. Dezember 2014 44
I.2 Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden 46
I.3 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen 47
I.4 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen 47
I.5 weiteres Ermittlungsverfahren, Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Durchführung einer öffentlichen Erörterung 50
I.6 Durchführung einer öffentlichen Erörterung und Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens 53
I.7 Weitere schriftliche Eingaben nach der öffentlichen Erörterung 54
I.8 Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung 54
I.9 Weiteres Ermittlungsverfahren 2017 59
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang 63
II.1 Zuständigkeit 63
II.2 grundsätzliche Genehmigung 64

II.3 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages 64
II.4 Beiziehung von Sachverständigen 66
II.5 Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage 67
II.6 Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist 68
II.7 Zeitplan 73

III. Erhobene Beweise 74
III.1 Umweltverträglichkeitsgutachten 74
III.2 Zu den Genehmigungskriterien des HIG 119
III.6 Ergänzendes Ermittlungsverfahren 2017 124
III.6.1 Ergänzung des UVP-Gutachtens hinsichtlich der bis 30. Juni 2017 eingelangten Stellungnahmen 124
III.6.2 Aussagen der Sachverständigen zum Parteiengehör 130

IV. Der festgestellte Sachverhalt 134
IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens 134
IV.2 Zum Trassenverlauf 134
IV.3 Ergänzende Feststellungen 136

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen 136
V.1. Allgemeines 136
V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu dem in der mündlichen Verhandlung und dem ergänzenden Ermittlungsverfahren erfolgten Vorbringen 137

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen 278
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 278
VI.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 280
VI.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 281
VI.1.2.a Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV 284
VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 285
V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG 287

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen 291

VIII. Zusammenfassung 294

IX Kosten 294

Rechtsmittelbelehrung 294
Hinweis: 295

HL-Strecke Wien-Salzburg viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700)

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b Abs. 1, 24 Abs. 1 und 24f UVP-G 2000;

Grundsatzgenehmigung und Festlegung des Trassenverlaufes

Wien, am 1. März 2018

Bescheid

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 22. Dezember 2014 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß §§ 23b Abs. 1, 24, § 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitanwendung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf), des im Verfahren erstatteten Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 21. März 2017, ergänzt durch Gutachten vom 12. September 2017 sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, insbesondere dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung, festgehalten in der Verhandlungsschrift vom 27. April 2017 und unter Vorschreibung der in Spruchpunkt IV. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

Spruch

I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie Sicherstellung des Trassenverlaufs nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

I.1. Grundsatzgenehmigung nach dem UVP-G 2000

I.1.1. Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1020 Wien, Praterstern 3, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des in der erforderlichen Tiefe durchgeführten teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (Trassengenehmigung) für den viergleisigen Ausbau und die Trassenverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700) die grundsätzliche Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umwelt-

verträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten, der weiteren ergänzend eingeholten Gutachten und Sachverständigenstellungnahmen der Trassengenehmigungsunterlagen, der unter Spruchpunkt II angeführten Vorhabensbestandteile, der im Spruchpunkt IV angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen -„Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt I.2 (HIG) angeführten mit angewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

I.1.3. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I.1.4. Die Detailgenehmigungen bleiben für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes vorbehalten.

I.1.5. Durch das Vorhaben sind die Stadtgemeinden Leonding und Marchtrenk, die Marktgemeinde und Hörsching sowie die Gemeinden Pasching, Oftering und Kirchberg-Thening als Standortgemeinden berührt.

I.1.6. Das Vorhaben ist innerhalb von 10 Jahren ab Bescheiddatum somit bis zum Februar 2028 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

I.1.7. Das Erfordernis der gesonderten Abnahmeprüfung bzw. Betriebsbewilligung bei oder nach Vorlage der Fertigstellungsanzeige wird nicht berührt.

I.2. Festlegung des Trassenverlaufs gemäß Hochleistungsstreckengesetz

1.2.1. Der Geländestreifen für das Vorhaben der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700) Bundesland Oberösterreich wird wie folgt bestimmt:

Beginnend in Bestands-km 190,300 folgt die Trasse im Gemeindegebiet von Leonding weitestgehend der Bestandstrecke (= HL 2-Strecke), wobei die Gleise der HL 1-Strecke nördlich des Bestandes (rechts der Bahn) zugelegt werden. Die Linzer Lokalbahn (LILO) wird in diesem Bereich verlegt und somit an die neue Westbahntrasse angepasst. Die Haltestelle Leonding der Westbahn wird inklusive Park & Ride-Anlage neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Ebenso wird die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn (LILO) neu errichtet.

Vor der Unterführung der L1227 Paschinger Straße schwenkt ab ca. Proj.-km 193,9 die neue, 4-gleisige Trasse nach Süden vom Bestand ab und führt an den Flughafen Hörsching (blue danube

airport Linz) heran. Im Bereich des Flughafens Hörsching wird eine neue Haltestelle (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen) inklusive Park & Ride-Anlage und das neue ESTW Hörsching errichtet. Nördlich der Trasse wird in diesem Bereich in Parallellage die neue Umfahrung Pasching – Abschnitt West (als Ersatz für die L533 – Flughafenstraße) realisiert. Nach dem Flughafen Hörsching schwenkt die Trasse wieder an den Bestand. Im Anschwenkbereich der Trasse an den Bestand werden die bestehenden Anschlussbahnen Schenker und Bundesheer an das gegenständliche Vorhaben lagemäßig angepasst.

Ab der Unterführung der B133 Theninger Straße (ca. Proj.-km 200,5) verläuft die Trasse wieder weitestgehend im Bestand. Die Gleise der HL2-Strecke werden in diesem Bereich auf der Südseite (links der Bahn) der Bestandstrecke (= HL1-Strecke) zugelegt. Die Haltestelle Oftering wird inklusive Park & Ride-Anlage im Zuge des gegenständlichen Projektes neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Als Ersatz für den entfallenden Rübenverladeplatz im Bereich des Bf. Hörsching wird ein neuer Rübenverladeplatz an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk (ca. Proj.-km 203,5 links der Bahn) errichtet. Die bestehende Schleife Traun – Marchtrenk wird geringfügig in der Lage angepasst und bei Proj.-km 204,9 in das Gleis 1 der HL2-Strecke angebunden. Unmittelbar vor dem Projektende wird das Unterwerk Marchtrenk links der Bahn neu errichtet. Das Vorhaben endet in Proj.-km 206,038 (entspricht Bestands-km 205,700) vor dem Bahnhof Marchtrenk.

1.2.2. 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, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden in den Plänen „Trassenverlauf für Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG“, Blatt 1-5, Einlagezahlen 01-01.03, 01-01.04, 01-01.05, 01-01.06 und 01-01.07, Plannummern LIMA-TB-1010SP-02-001-F00, LIMA-TB-1010SP-02-002-F00, LIMA-TB-1010SP-02-003-F00, LIMA-TB-1010SP-02-004-F00, LIMA-TB-1010SP-02-005-F00 Versionsnummer jeweils 00“ vom 5. November 2014 ausgewiesenen Geländestreifen in den Standortgemeinden. Der den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen für den künftigen Bahnkörper überschreitet nicht die Breite von 150 m und das erforderliche Ausmaß, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke notwendig ist.

I.2.3. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

II. Vorhabensbestandteile

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit Bescheidstempel versehenen Unterlagen:

Hochleistungsstrecke
WIEN – SALZBURG
VIERGLEISIGER AUSBAU
ABSCHNITT LINZ – MARCHTRENK
Linz - Marchtrenk
km 190.300 – km 206.038 (205.700)
UVP-Projekt

(UVP- und Trassengenehmigungsunterlagen)

Box1 und Box2 – gemäß den mit Bescheidstempel versehenen Inhaltsverzeichnissen

weiterführende Unterlagen
(Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 sowie Verbesserungsauftrag)

- **Ergänzende Antragsunterlagen (Mappe 08.01)**
- **Verbesserungsauftrag (Mappe 09-01)**

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Umweltverträglichkeitsgutachten (Bände 1-3) vom 21. März 2017
- Verhandlungsschrift vom 27. April 2017
- Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4) vom 12. September 2017
- Ergänzende gutachterliche Stellungnahme Wasserbautechnik vom 12.09.2017
- Ergänzende gutachterliche Stellungnahme Raumplanung vom 12.09.2017
- Ergänzende gutachterliche Stellungnahme Boden (Agrarwesen) vom 12.09.2017

IV. Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie werden der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Grundsatzgenehmigung die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen bzw. Maßnahmen) betreffend das Hochleistungsstreckenbauvorhaben festgelegt, wobei die Ausführung der vorge-

schriebenen Leistung oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas anderes ergibt.

Die Nummerierung der Auflagen erfolgt gemäß dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 21. März 2017und nicht in fortlaufender Nummernfolge.

IV.1. Bauphase

Allgemeine Vorschreibungen

A.) Der Baustellenverkehr hat, wann immer dies möglich ist, über die bestehende Bahntrasse zu erfolgen.

B.) Soweit der Baustellenverkehr und Massentransporte über Straßen und Wege erfolgen sollte, sind die konkreten Fahrtrouten im Zuge der Detailplanung auszuarbeiten und darzustellen. Sämtliche Fahrtrouten sind mit dem Straßenerhaltern und den Standortgemeinden abzustimmen.

C.) Die Verwendung von kraftstoffbetriebenen Maschinen beim Bau ist zu vermeiden, wenn nach dem Stand der Technik gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stehen.

aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

1.) Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung 2008, Anhang 4 und Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, der alten und neuen Rübenverladeplätze und allenfalls berührter Verdachtsflächen erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der Behörde spätestens 2 Wochen vor Baubeginn unaufgefordert vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.

2.) Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen.

3.) Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht festgelegte Sicherungs- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Sanierungszielwerte sind mit der UVP Behörde abzu-

stimmen. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der Behörde zu übermitteln.

4.) Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans 2011 anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.

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

6.) Während der Bauphase sind mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

7.) Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) entsprechend abgedichtete Lagereinrichtungen einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.

8.) Unmittelbar vor dem Rückbau der Bestandsstrecke sind die Gleisaushubmaterialien entsprechend den dann gültigen gesetzlichen Vorgaben (vermutlich Bundesabfallwirtschaftsplan 2016) zu beproben und zu analysieren. Wegen der erfolgten Herbizidanwendung auf den zu untersuchenden Gleisbereichen ist entweder der Nachweis einer mindestens einjährigen Karenzfrist, gerechnet vom letzten Spritzmitteleinsatz, zu erbringen oder sind die einzelnen Feldproben auch auf Herbizidrückstände zu untersuchen und die Zulässigkeit der geplanten Verwertung zu prüfen.

9.) Vor Beginn der Bauarbeiten ist das Trassenband der neuen Trasse einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen, dies zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

10.) Die Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind nach Ende der Bautätigkeit (am Ende des Bauszenarios 2) zurückzubauen und sind die dabei anfallenden Abtragsmassen im Vorfeld, d.h. vor Beginn der Rückbauarbeiten, abfallchemisch zu beproben und ergebnisorientiert zu verwerten oder zu entsorgen. Dies ist entsprechend zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

11.) Bei den Bauarbeiten sind die für die jeweilige Gebäude-Empfindlichkeitsklasse geltenden Richtwerte der ÖNORM S 9020 einzuhalten. Dabei ist zwischen impulsförmigen Erschütterungen (z.B. Bagger), kurzzeitigen Erschütterungen (z.B. Bohrpfahlaushub) und kontinuierlichen Erschütterungen (z.B. Vibrowalzen) zu unterscheiden. Dementsprechend gelten bei Bauarbeiten die in Tabelle 13 (Auflagen Tabelle 93) angegebenen Maximalwerte der resultierenden Schwinggeschwindigkeit als Grenzwerte für die verschiedenen Gebäudeklassen nach ÖNORM S 9020, die die Belastbarkeit eines Bauwerks durch Erschütterungen charakterisieren. In der Tabelle sind die Richtwerte für seltene und wiederholte Erschütterungsereignisse im – wo anwendbar – ungünstigsten Bereich der Erschütterungsfrequenzen (f<10 Hz) angegeben.

Tabelle Richtwerte der zulässigen maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeit im Fundamentbereich von Bauwerken zum Gebäudeschutz bei Bauarbeiten

Gebäude-Empfindlichkeitsklasse nach ÖNORM S 9020	**Erschütterungseinwirkung**			
	impulsförmig selten	**impulsförmig wiederholt**	**kurzzeitig wiederholt**	**kontinuierlich wiederholt**
0	135 mm/s	100 mm/s	81 mm/s	68 mm/s
1	72 mm/s	54 mm/s	43 mm/s	36 mm/s
2	32 mm/s	24 mm/s	19 mm/s	16 mm/s
3	16 mm/s	12 mm/s	10 mm/s	8,1 mm/s
4	9 mm/s	6,8 mm/s	5,4 mm/s	4,5 mm/s

Diese Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020 sind in die Ausschreibungs- bzw. den technischen Vertragsbedingungen mit den Bauunternehmen mit aufzunehmen. Die Zuordnung der Anrainergebäude zu den Gebäudeklassen nach ÖNORM S 9020 ist im Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall der UVE im Anhang angegeben.

12.) Bei den Bauarbeiten dürfen grundsätzlich nur Maschinen zum Einsatz kommen, die dem Stand der Technik entsprechen. In jenen Bereichen, in denen sich die Bauarbeiten auf weniger als 150 m an Bauwerke annähern, sind bei der Auswahl der Bauverfahren neben anderen Kriterien auch die hervorgerufenen Erschütterungen zu berücksichtigen. Von jenen Baumaschinen, die geeignet sind, starke Erschütterungen hervorzurufen (insbesondere Vibrorammen, Vibrowalzen, Mastrammgeräte, Hydraulikbagger, Hydraulikhämmer) sind vor deren Einsatz Datenblätter der

vorgesehenen Maschinentypen der örtlichen Bauaufsicht zur Freigabe vorzulegen. Als Eignungskriterium kommt u.a. der Unterschied zwischen den Anregungsfrequenzen und den Übertragungsfrequenzen des Untergrunds in Betracht. Bei Maschinen die länger andauernde Erschütterungen hervorrufen, sind auch Angaben über die Schlagzahl, durchschnittliche Zyklusdauer etc. erforderlich. (M5)

13.) Um die Belästigung der Anrainer möglichst gering zu halten, dürfen erschütterungsrelevante Bauarbeiten grundsätzlich nur an Werktagen (6.00 bis 19.00) untertags durchgeführt werden. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben. Dies ist jeweils zu dokumentieren und die gesammelte Dokumentation auf Verlangen der Behörde vorzulegen. (M5)

14.) Im Bereich der Wohnbebauung ist der Fahrweg mit einem schweren Gleisoberbau, Regelschotterbetthöhe und hochverdichtetem Unterbauplanum auszuführen. Die Verdichtung muss zumindest Ev2 = 200 MN/m² erreichen. (M5)

15.) Zur Festlegung der erforderlichen Bettungsziffern von Schwellenbesohlungen und/oder Unterschottermatten sind die Erschütterungs-Transferfunktionen zu charakteristischen, betroffenen Wohngebäuden zu ermitteln. Dazu sind die lokal vorhandenen Emissionsspektren des Zugverkehrs, die örtlichen geodynamischen Übertragungsbedingungen und das baudynamische Verhalten der gegenständlichen Anrainergebäude messtechnisch zu bestimmen. Diese Untersuchungen sind Rahmen der Ausschreibungsplanung durchzuführen und der Behörde vor Baubeginn vorzulegen.

17.) Soferne in Bereichen Unterschottermatten (USM) eingebaut werden, sind zuerst seismische Profile bis etwa 15-20 m Tiefe zu vermessen, um die Geodynamik nach dem Verfahren von Roeset bestimmen zu können und bei der Einfügungsdämmung berücksichtigen zu können. Die Bereiche, in denen Unterschottermatten eingebaut werden und die bestimmten Werte bzw. deren Berücksichtigung bei der Einfügungsdämmung sind dem Bauentwurf für das Detailgenehmigungsverfahren vorzulegen.

18.) Soferne USM eingebaut werden, ist die Stärke der tragenden Erschütterungsschutzplatte (ESP) derart zu bemessen, dass über die Plattenmasse auch im tieffrequenten Bereich eine Dämmwirkung erzielt werden kann. Dies ist entsprechend zu dokumentieren, die Dokumentation aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie

23.) (Maßnahme VOR Beginn der Bauphase)

Ein Rodungsverfahren ist im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens in jedem Fall durchzuführen. Als Vorfrage für das Rodungsverfahren ist mit der jeweiligen Bezirksforstinspektion eine Waldfeststellung im Projekteinflussbereich durchzuführen und im Detailgenehmigungsverfahren mit dem Antrag der Behörde vorzulegen. Die im Maßnahmenpaket definierten Ausgleichsflächenverhältnisse sind zwingend einzuhalten. Die Grundstücksverfügbarkeit für die Ersatzaufforstungsflächen ist spätestens vor Rodungsbeginn der UVP-Behörde auf Verlangen vorzuweisen.

24.) Rechtzeitig vor Baubeginn ist seitens der Konsenswerberin ein Konzept für ein Wildschutzmonitoring vorzulegen. In diesem Konzept ist in Abstimmung mit der Behörde Umfang und Inhalt festzulegen. Für die Beweissicherung und begleitende Kontrolle ist für die Fachbereiche „Waldökologie/Forstwirtschaft“ und „Wildökologie/Jagdwirtschaft“ vor Beginn der Bauphase eine forstliche Bauaufsicht einzurichten, die hinsichtlich der Ausbildung den Anforderungen des §105 Abs. 1 lit. 3 Forstgesetz - Forstwirt(in) mit Staatsprüfung für den höheren Forstdienst - entsprechen.

25.) Die Konsenswerberin hat dafür Sorge zu tragen, dass die Funktionalität des bestehenden Forstwegenetzes während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten wird, so dass alle Waldflächen im Einflussbereich der Trasse während der Bauphase bewirtschaftet werden können. Treten Bewirtschaftungserschwernisse auf, so sind entsprechende Umwege einzurichten.

26.) Das Abstellen von Maschinen und Geräten sowie die Lagerung von Bau- u. Aushubmaterial auf Waldflächen außerhalb der Baufeld- und Rodungsgrenzen sind verboten.

27.) Die im Projekt dargestellten Wildquerungseinrichtungen sind projektgemäß auszuführen und mit den vorgesehenen entsprechenden Anschlussleitpflanzungen sowie Strukturelementen zu ergänzen. Weiters gelten betreffend der Ausführung die Vorgaben in der RVS Wildschutz. Auf Grundstücken der Konsenswerberin anschließend an die Querungseinrichtungen dürfen keine Hochstände, Fütterungen und/oder sonstige Reviereinrichtungen errichtet und betrieben werden.

28.) Die Abschnitte mit Wildschutzzaun sind an die Lärmschutzwände optimal anzubinden. Es dürfen keinesfalls „künstliche Einsprünge“ oder Ökofallen entstehen. Vor Errichtung ist eine Begehung und detaillierte Lagefixierung mit der forstlichen/jagdlichen Bauaufsicht durchzuführen. Der Wildschutzzaun ist Rehwild- und niederwildsicher auszuführen und verfügt über eine Mindesthöhe von mind. 1,6 m. Sollte der Verlauf des Wildschutzzaunes eine Wegquerung bedingen, so ist dieser Querungsabschnitt mit einem tauglichen „Wildrost“ auszustatten.

aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser

Baustelleneinrichtungsflächen:

Bei der Detailplanung von Baustelleneinrichtungsflächen /BE-Flächen) sind zur Wahrung des qualitativen und quantitativen Schutzes des Grundwassers nachstehende Maßnahmen einzuplanen:

29.) Bei geringmächtiger Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen auf den BE-Flächen. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.

30.) Baustelleneinrichtungsflächen sind nach Fertigstellung des jeweiligen Bauabschnittes bzw. der jeweiligen Objekte ehestmöglich wieder rückzubauen.

Objekte:

31.) Allfällige Spritzbetonsicherungen bei Baugruben sind je nach Baufortschritt ehestmöglich wieder zu entfernen oder durch perforieren wasserwegig zu machen. Spundwände sind ehestmöglich wieder zu ziehen.

32.) Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur nichtalkalihaltige Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.

33.) Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden. Der Einsatz von Bauhilfsstoffen mit einer WGK3 ist unzulässig.

33a.) Im Sinne des qualitativen Grundwasserschutzes sind im Sinne des § 30 WRG solche Schmiermittel bzw. Treibstoffe zu verwenden, die biologisch abbaubar sind, soferne vom Gerätehersteller keine diesbezüglichen Einschränkungen vorgeschrieben worden.

35.) Bei der Detailplanung der Objekte ist darauf zu achten, dass Bahnwässer während des Regelbetriebes ordnungsgemäß in die dafür vorgesehenen Anlagen der Bahnentwässerung eingeleitet werden. Dies gilt sinngemäß auch für außerbetriebliche Ereignisse.

36.) Im Zuge der Detailplanung jener Objekte, bei denen eine Wasserhaltung erforderlich ist, sind jene Maßnahmen im erforderlichen Detail zu beschreiben, die vor Einleitung in eine Vorflut, einen Kanal oder Versickerung zum qualitativen Schutz des Grundwassers erforderlich sind. Hierbei sind die Anforderungen an die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser heranzuziehen.

zu den konkreten Einwendungen:

38.) Ad Einwendung D39.1 (Andrea und Andreas Zauner) - die Grundwassernutzung P225 ist angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen bei Fehlen einer Anschlussmöglichkeit an eine zentrale Wasserversorgung in das Messpro-

gramm (quantitativ / qualitativ) aufzunehmen. Diese Messstelle ist auch repräsentativ für die östlich der Neufahrnerstraße gelegenen Grundwassernutzungen.

39.) Ad Einwendung D31.273 - Soferne der Brunnen auf GSt. 1573 KG 45307 („Lindlmairgut“) tatsächlich baubedingt entfernt werden muss, ist durch die Konsenswerberin rechtzeitig vor Baubeginn ein gleichwertiger Ersatz zu schaffen.

aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

41.) Die in HM-BA-7 vorgesehene anweisungsbevollmächtigte Stelle in der Baustellenleitung hat während der Bautätigkeit jederzeit für Anrainer (zB über Mobiltelefon) erreichbar zu sein und Beschwerden (Lärm, Staub, etc.) sowie gegebenenfalls sofort erforderliche Abhilfemaßnahmen zu setzen und diese zu dokumentieren und aufzubewahren und die Dokumentation der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

Lärm:

42.) Die Entfernung von bestehenden Lärmschutzwänden ist zum spatest möglichen Zeitpunkt und die Errichtung neuer Lärmschutzwände ehestmöglich (nach Fertigstellung des Erd- und Unterbaus) durchzuführen.

43a.) Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmer Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben. Die Abweichungen von den Regelarbeitszeiten sowie die Verständigung der betroffenen Bevölkerung ist zu dokumentieren und die Dokumentation auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

43b.) Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich und nachweislich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.

43c.) Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), wird für die Höhe des Beurteilungspegels Lr,Bau der spezifischen Baulärmimmissionen (A bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,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 dreitätiger Baudauer, oder minus 4 dB

bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft die Einhaltung folgender Grenzwerte gefordert.

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation LA,eq	Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm
Tagzeit (0600-1900 Uhr):	
< 55 dB	60 dB für Lr, Bau
> 55 dB	65 dB für Lr, Bau
Abendzeit (1900-2200 Uhr):	
< 55 dB	55 dB für Lr, Bau
> 55 dB	60 dB für Lr, Bau
Nachtzeit (2200-0600 Uhr):	
generell	50 dB für Lr, Bau
	45 B für Dauergeräusche

43d.) Über die in den Punkten a) bis c) angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur allfälligen späteren Einsichtnahme durch die Behörde zu sammeln.

43e.) Zur Kontrolle der Einhaltung der angeführten Baulärm-Immissionsgrenzwerte sind während der bauphasenpunktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:

e.a.) 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.

e.b.) 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.

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

45.) 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 allfälligen Einsichtnahme durch die Behörde aufzubewahren.

45a.) Die im Einreichprojekt 2014 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.

Luftverunreinigungen:

46.) Zwischen Bahnkilometer 203,9 (Auffahrt Baufeld von BE West1) und Bahnkilometer 204,8 (Auffahrt Baufeld von Neufahrner Straße) ist die regelmäßige Befeuchtung des Baufeldes nach dem Stand der Technik durchzuführen.

47.) Es ist ein aktuelles Verzeichnis aller verwendeten Baumaschinen zu führen, die Maschinen sind eindeutig zu bezeichnen, sodass eine klare Zuordnung zu den auf dem Gelände befindlichen Maschinen getroffen werden kann. Für alle nicht elektrisch betriebenen Baumaschinen ist zu begründen, weshalb kraftstoffbetriebene Maschinen verwendet werden. Ebenso ist das Datum des Inverkehrbringens und die Typengenehmigungsstufe laut MOT-Verordnung jeder kraftstoffbetriebenen Baumaschine anzugeben. Die Offroad-Maschinen müssen entsprechend der MOT-V der Stufe IIIB oder einer emissionsärmeren entsprechen, die LKWs mindestens Abgasklasse EURO-IV. Für sämtliche Baustellenaggregate sowie dieselbetriebene Fahrzeuge inklusive Schwerfahrzeuge ist schwefelarmer, volladditivierter Dieseltreibstoff (Schwefelgehalt < 10 ppm Schwefel) einzusetzen.

48.) Vor Einfahrten von Baufahrzeugen in siedlungsnahe, unbefestigte Baustraßen, sind Schilder mit einer Zonen - Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit „Zone 20 km/h“ mit dem Zusatzschild „mit Ausnahme befestigter Straßen“ anzubringen.

49.) Das unnötige Laufenlassen von kraftstoffbetriebenen Motoren (Maschinen oder Kraftfahrzeuge) ist verboten. Diesbezüglich sind die bauausführenden Unternehmen bzw. deren ArbeitnehmerInnen nachweislich zu informieren, es ist dafür Sorge zu tragen, dass auch betriebsfremde Personen beim Aufenthalt auf der Baustelle diese Regelung beachten.

50.) Als Leitfaden für staubreduzierende Maßnahmen in der Bauphase dient die Schweizer Richtlinie über betriebliche und technische Maßnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft).

Lichtimmissionen:

51.) Baustellenflächen sind in dem für die Arbeits- und Sicherheitserfordernisse benötigten Ausmaß zu beleuchten und die Einstellung der Beleuchtung hat derart zu erfolgen, dass eine Ausleuchtung benachbarter Wohn- und Schlafräume vermieden werden wird. Die Beleuchtung in der Nacht und in Arbeitsruhezeiten ist auf das aus Sicherheitsgründen erforderliche Minimum zu reduzieren.

aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima

52.) In der Ausführungsphase ist die Einhaltung der Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft auch im Nahbereich der Baustellen dann gewährleistet, wenn die in der UVE definierten Maßnahmen nach dem Stand der Technik sorgfältig umgesetzt werden:

1 Befeuchtung / Reinigung von Baustellen Zu- und Abfahrten
2 Feuchthaltung / Abdecken von Aushubmaterial
3 Radwaschanlage bei den Hauptbaustelleneinrichtungen
8 Befestigung stark befahrener Fahrwege
4 Einsätzen emissionsarmer Transport- und Baumaschinen
5 Minimierung der Emissionen durch Materialmanipulation
6 Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf unbefestigten Fahrwegen
7 Lärmschutzwände

53.) Um die Einhaltung der staubmindernden Maßnahmen sicherzustellen, ist eine laufende Überwachung sinngemäß entsprechend der RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (2.2.2015) vorzusehen. Hierfür ist eine Checkliste aller Einzelmaßnahmen anzulegen und deren Einhaltung monatlich zu überprüfen. Die Checklisten sind aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz

54.) Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmer Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tagzeit vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung (über Gemeinden und BI) rechtzeitig bekannt zu geben.

aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr)

61.) Das gesamte Projekt ist entsprechend der Einreichunterlagenplan-, sach- und fachgemäß von hierzu befugten Personen und Unternehmen auszuführen. Änderungen sind unverzüglich nachweislich dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und Oberste Zivilluftfahrtbehörde sowie dem Flughafen Linz und der Austro Control GmbH mitzuteilen.

62.) Die detaillierte Bauphase, der Bauablauf sowie die Verwendung von Baugeräten und Baustellenscheinwerfern sowie die Situierung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind rechtzeitig vor Baubeginn – mindestens jedoch 12 Wochen vorher - beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und UVP-Behörde einzureichen. Ohne der Bekanntgabe der zur Verwendung gelangenden Baugeräte und des Bauablaufes können Beeinträchtigungen der Sicherheit der Luftfahrt auf Grund der derzeitigen Unterlagen nicht ausgeschlossen werden, sodass mit Maßnahmen gemäß §§ 96a und 141 Luftfahrtgesetz – welche bis zur sofortigen Einstellung der Baustelle reichen können – zu rechnen wäre.

63.) Der genaue Beginn der Bauarbeiten ist mindestens 3 Monate vor Baubeginn dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und UVP-Behörde schriftlich mitzuteilen um eine entsprechende luftfahrtübliche Kundmachung zu veranlassen.

64.) Vor Baubeginn ist eine Vereinbarung mit dem Flughafen Linz hinsichtlich der Erhebung, Meldung, Auflieferung der Daten sowie die Erstellung von Karten für das Luftfahrthandbuch Österreich (AIP) der Bahnanlage im Bereich der An- und Abflugflächen auf Kosten der Bewilligungswerberin zu treffen. Diese Vereinbarung, welche sowohl die Datenqualität in der Luftfahrt zu berücksichtigen hat, ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde unter Verständigung der UVP-Behörde vor Baubeginn vorzulegen.

65.) Aus betrieblichen Gründen ist jenes Befeuerungselement (Nr. 25), welches zwischen den Gleisanlagen zu liegen kommt nach vorheriger nachweislicher Koordination mit dem Flughafen Linz im Zuge der Bauphase zu entfernen. Zusätzlich ist eine Funktionsüberwachung der bestehenden Anflugbefeuerung nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafen Linz zu errichten um die Funktion der verbleibenden Elemente der Anflugbefeuerung zu überwachen um das Fehlen eines Anflugbefeuerungselementes zu kompensieren. Die Kostentragung ist auf Grund der projektbedingten Änderung der Anflugbefeuerung durch die Projektwerberin grundsätzlich von dieser zu tragen. Sollte jedoch eine andere Vereinbarung mit dem Flughafen Linz getroffen werden, so kann dies als gleichwert in Bezug auf die Kostentragung angesehen werden.

aus Sicht der Fachgebietes Boden, Agrarwesen

67.) Die Bodenrekultivierung baubedingt beanspruchter Böden, die nach Beanspruchung wieder einer land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung dienen sollen, ist zwingend nach den vom Lebensministerium herausgegebenen „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen“ vorzunehmen.

Die zwingende Umsetzung der Richtlinien gilt für den Bereich Zwischenlager für Bodenabhub nur eingeschränkt für den Fall, dass die betroffenen Grundeigentümer auch bereit sind, die dafür notwendigen Flächen im Zuge der vorübergehenden Grundeinlöse zur Verfügung zu stellen.

68.) Die während des Baus vorübergehend beanspruchten Flächen sind auf Dauer der vorübergehenden Beanspruchung in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten nach dem Stand der Techhnik verhindert wird.

aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschl. Gewässerökologie

Ökologie:

Die nachfolgenden ökologischen und gewässerökologischen Vorschreibungen sind verbindlich soweit diese nicht im nachfolgenden Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G (Naturschutz) ergänzt oder abgeändert werden.

71.) Maßnahme N1: Zumindest sechs Monate vor Baubeginn ist von der UVP-Behörde eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 zu bestellen. Ebenfalls sechs Monate vor Baubeginn von der Projektwerberin eine Umweltbaubegleitung gemäß RVS 04.05.11 zu beauftragen

72.) Maßnahme N2: In den Untersuchungsräumen sind für das naturschutzbehördliche Verfahren (§ 24 Abs 3 UVP-G 2000) Bestandserhebungen sämtlicher schützenswerter Tier- und Pflanzenarten durchzuführen. Dabei ist auf die regionale, nationale und europaweite Schutzwürdigkeit zu achten. Derart sind die für die Erstellung der UVE durchgeführten Erhebungen zu ergänzen. Die Bestandserhebungen sind dem / den Sachverständigen der Naturschutzbehörde vorzulegen und werden auf Basis der Erhebungsergebnisse die zwingenden Maßnahmen im naturschutzbe hördlichen Verfahren anzupassen sein. Diese Bestandserhebungen sind die Basis für die Detailplanung.

73.) Maßnahme N3: (a) Im naturschutzbehördlichen Verfahren ist der dem / den Sachverständigen der Naturschutzbehörde ein Maßnahmenkonzept (Bericht und Pläne) vorzulegen, das folgende Anforderungen erfüllt:

(b) Alle Maßnahmen der Bau- und Betriebsphase werden konkret verortet (inkl. Schutzmaßnahmen, Biotopversetzung) und jede Maßnahmenflächen wird nur mit einer eindeutigen Bezeichnung benannt.

(c) Für alle Maßnahmenflächen wird der Ist-Zustand zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts dargestellt und begründet, wie eine naturschutzfachliche Aufwertung der Fläche erzielt wird. Eine Fläche ist nur als Maßnahmenfläche geeignet, wenn eine naturschutzfachliche Aufwertung stattfindet.

(d) Es ist der tierökologische Zielzustand für die (Wieder-)Herstellung der Tierlebensräume zu definieren. Es sind Zielarten zu definieren die typisch für den jeweiligen Lebensraum sind, dort in hoher Stetigkeit vorkommen und leicht nachweisbar sind. Die Definition des Zielzustands ist eine Grundlage für das folgende Monitoring und die Beweissicherung.

(e) Schutzmaßnahmen sind auf die potenziell von Eingriffen gefährdete Flächen einzuschränken, Flächen auf denen aufgrund der großen Entfernung vom Vorhaben keine Auswirkungen zu erwarten sind, sind aus der Maßnahme herauszunehmen. Die ökologische Bauaufsicht hat vor Ort festzulegen, bei welchen Schutzmaßnahmenflächen Sicherungsmaßnahmen wie Abplankungen notwendig sind.

(f) Wenn Maßnahmen nicht auf den im Fachbericht und den dazugehörigen Plänen verzeichneten Maßnahmen-Vorschlagsflächen umgesetzt werden, sondern an anderer Stelle, so ist im Maßnahmenkonzept darzustellen, dass die geänderte Maßnahmen zumindest die gleichwertige naturschutzfachliche Aufwertung ermöglicht.

(g) Hochwertige Tier- und Pflanzenlebensräume, die an das Bauvorhaben angrenzen, sind im Maßnahmenkonzept planlich zu verorten, vor Baubeginn sichtbar abzugrenzen und während der Bauphase vor Beeinträchtigungen jeglicher Art, insbesondere vor Befahren, Ablagerung und Verunreinigung, zu schützen.

(h) Maßnahmen für das Neophytenmanagement sind festzulegen.

74.) Maßnahme N4: Im naturschutzbehördlichen Verfahren ist den UVP-Behörden ein Monitoringkonzept zur Erfolgskontrolle der vorgesehenen Maßnahmen aus der Vorhabenseinreichung, der UVP und ggf. jener Maßnahmen, die aufgrund der Detailkartierungen noch erforderlich werden können vorzulegen.

75.) Maßnahme N5: Gehölzpflanzungen haben mit standorttypischen Pflanzen regionaler Herkunft zu erfolgen. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende geeignete Region zurückzugreifen.

76.) Maßnahme N6: Für die Begrünung ist auf standortgerechtes Saatgut regionaler Herkunft zurückzugreifen. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende geeignete Region zurückzugreifen. Pflanzen und Saatgut sind vor Baubeginn bei den Produzenten vorzubestellen, um deren Verfügbarkeit in jedem Fall sicherzustellen. Bei der Begrünung von Wiesen (Trocken-, Mager-, Nasswiesen) ist nach Möglichkeit autochthones Saatgut zu verwenden (nach Möglichkeit Rewisa zertifiziert oder gleichwertige Herkunftsgarantie). Jedenfalls ist die Entwicklung von mageren Standorte mit artenreichen, standortgerechten Samenmischungen anzustreben.

77.) Maßnahme N7: Fertiggestellte Teilbereiche sind nach Maßgabe des Bauablaufs umgehend zu rekultivieren die gültigen ÖNORMen und Richtlinien sind anzuwenden.

78.) Maßnahme N8: Für die Bepflanzung und Begrünung ist eine Anwuchs- und Pflegephase mit einhergehender Kontrolle gemäß gültiger ÖNORMen vorzusehen. Ein Pflegekonzept ist im Zuge der Detailplanung auszuarbeiten, den Genehmigungsbehörden auf Verlangen vorzulegen und der ausführenden Firma zu übergeben.

80.) Maßnahme N10: Es ist sicherzustellen, dass die Qualität des angedeckten Oberbodens den Ansprüchen des verwendeten Saatguts entspricht.

81.) Maßnahme N11: Durch die Fällung von Bäumen kommt es zum teilweisen Lebensraumverlust für Vogelarten. Zur Kompensation sind vor Baubeginn Vogelnistkästen sinngemäß im Umfeld des Vorhabens anzubringen. Art, Anzahl und Ort der Anbringung haben sich an die geschützten Arten im Vorhabensbereich (z.B. Tannenmeise und Schwarzspecht) zu orientieren und sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und weiters von der Umweltbauaufsicht freizugeben. Es ist darauf zu achten, dass geeignete Habitate, vor allem in Hinblick auf Nahrungsquellen, in unmittelbarer Nähe vorhanden sind.

82.) Maßnahme N12: Schlägerungen und Rodungen von Gehölzen haben außerhalb der Balz- und Brutzeit geschützter Vogelarten zu erfolgen. Die genauen Schlägerungs- und Rodungszeiten sind spätestens einen Monat vor Inangriffnahme der Arbeiten den UVP-Behörden bekannt zu geben.

83.) Maßnahme N13: Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob eine Zerschneidung von Amphibienwanderkorridoren durch das Vorhaben gegeben ist. Bei Bedarf sind vor der Bauphase temporäre und in der Betriebsphase stationäre Amphibienleitanlagen zu errichten. Das Ergebnis der Prüfung und die Situierung von allfällig erforderlichen Amphibienleitanlagen sind spätestens einen Monat vor Inangriffnahme der Arbeiten der Behörde bekannt zu geben.

84.) Maßnahme N14: Der Bauablauf ist so abzustimmen, dass ungeschützte Amphibienwanderkorridore nicht während der Wanderzeit beansprucht werden. Zudem hat sich die Umweltbaube-

gleitung dem Amphibienschutz auf der Baustelle anzunehmen. Bei vermehrten Totfunden sind Amphibienwanderungen während der Bauphase mit der Verbringung von Amphibien mittels Zaun-Kübel-Methode zu unterstützen.

85.) Maßnahme N16: Falls Nachtarbeiten notwendig sein werden, sind Beleuchtungskörper, die UV-Licht nur minimal emittieren, wie etwa Natriumdampflampen, LED's oder dergleichen einzusetzen. Die Beleuchtungskörper sind effektiv nach oben und an den Seiten abzuschirmen. Damit wird in Summe die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten auf ein Minimum reduziert.

86.) Maßnahme N17: Entlang der Bahntrasse kommt es zur Beschattung durch Lärmschutzwände. Dort, wo Sonnplätze poikilothermer (wechselwarmer) Tiere betroffen sind, sind Ersatzlebensräume (Stein- und Totholzhaufen) an geeigneter südexponierter Stelle anzulegen. Art, Anzahl und Situierung sind von der Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der ÖBA vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht zur Umsetzung freizugeben.

Gewässerökologie:

87.) Maßnahme W 1: Für das wasserrechtliche Detailgenehmigungsverfahren ist ein umfassendes Beweissicherungs- und Monitoringprogramm zu erstellen. Dieses Monitoringprogramm ist von der gewässerökologischen Fachperson der Umweltbauaufsicht freizugeben. ZB fallen in der Betriebsphase Bahnwässer an, die neben Unkrautbekämpfungsmitteln auch andere Stoffe wie Enteisungssubstanzen oder dergleichen enthalten werden. Für das Monitoringprogramm sind daher – soferne erforderlich und zutreffend - gezielte Messungen in Hinblick auf die eingesetzten Substanzen in den Gewässern vorzusehen.

88.) Maßnahme W2: Baulich beanspruchte fischführende Gewässerabschnitte sind für den Endzustand in ihrer Struktur zu verbessern. Es sind lt. Stand der Technik leitbildkonforme Strukturelemente wie Fischunterstände, Störsteingruppen und dgl. einzubringen. Auch die dauerhaften Durchlässe sind zu strukturieren. Es sind nur dem Gewässerleitbild entsprechende Materialien zu verwenden.

89.) Maßnahme W3: Zum Schutz der Jungfische und des Fischlaiches sind die Arbeiten im benetzten Querschnitt entweder außerhalb der Hauptlaichzeiten der Hauptfischarten durchzuführen, oder es müssen auswirkungsmindernde Maßnahmen ergriffen werden, die vor deren Umsetzung von der Umweltbauaufsicht freizugeben sind.

90.) Maßnahme W4: Fischereiberechtigte sind zumindest ein Monat vor Eingriffen in Gewässer über die Dauer und Art der Beeinträchtigung zu informieren und / oder sind die erforderlichen Zustimmungserklärungen der Berechtigten einzuholen. Dies ist entsprechend zu dokumentieren und die Dokumentation auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

91.) Maßnahme W5: Arbeiten im wasserführenden Gewässerbett der betroffenen Gewässer sind auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken. Bei unverzichtbaren derartigen Arbeiten ist der Feinsedimenteintrag ins Gewässer durch geeignete Gerätewahl im technisch möglichen Ausmaß zu minimieren.

92.) Maßnahme W7: Die technische Ausführung der Rückhaltedämme ist zum Zeitpunkt der Prüfung des Fachgutachters noch unklar und ist diese im Zuge des wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahrens entsprechend zu konkretisieren. Die Durchlässe und Vorfluter sind für fischführende Gewässer jedenfalls fischpassierbar auszuführen. Dies betrifft den Perwender Bach und den Hörschinger Bach.

93.) Maßnahme W9: Für Arbeiten in und an Gewässern haben die Baufahrzeuge in einem sauberen Zustand zu sein. Eine allfällig notwendige Reinigung von Fahrzeugen hat derart zu passieren, dass keine gewässergefährdenden Stoffe in Gewässer oder in das Erdreich gelangen können.

94.) Maßnahme W10: Die Lagerung von gewässergefährdenden Stoffen ist nur außerhalb des HQ30 Abflussbereichs in flüssigkeitsdichten und chemisch beständigen Behältern zulässig.

95.) Maßnahme W13: Dauerhafte Verlegungen fischführender Gewässer sind fischpassierbar auszuführen.

96.) Maßnahme W18: Besteht die Erfordernis Sohlsubstrat zu entnehmen, so ist dieses zwischenzulagern und nach Fertigstellung des baulich beanspruchten Bereiches wieder in das Ursprungsgewässer einzubringen.

97.) Maßnahme W19: Bei Rückbauten von Gewässerabschnitten sind die ursprünglichen Strukturen sofern es sich um gewässerökologisch hochwertige Strukturen handelt, nach Möglichkeit wieder herzustellen und durch zusätzliche Strukturelemente weiter aufzuwerten.

98.) Maßnahme W20: In den Einreichunterlagen zur wasserrechtlichen Detailgenehmigung sind alle Maßnahmen planlich konkret zu verorten. Jede Maßnahmenfläche ist mit einer eindeutigen Bezeichnung zu versehen. Auch Schutzflächen sind zu verorten.

aus Sicht der Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter

99.) Seitens der Antragstellerin ist rechtzeitig vor der Inbetriebnahme ein intermodalen Konzept zur Sicherung und Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsangebote (Bahn-ÖBB und LILO, Busse, Radverkehr) in der von der Trassenverlegung berührten Region zu initiieren.

zur konkreten Einwendung:

100.) (B 4.18) Gemeinde Pasching 4.10 Radverkehr - Mit der Trassierung der neuen Bahntrasse werden verschiedene Radfahr- und Wanderwege im Rahmen der Bauphase mit Unterführungen wieder hergestellt, einzelne Wege werden aber dauerhaft unterbrochen. Da Unterführungen für alle Wege nicht geschaffen werden können, müssen als Ersatz die vorgesehenen Straßen- Unterführungen zusätzlich mit Begleitwegen ausgebaut werden, wenn eine Umleitung der Wege – an die vorgesehen Unterführungen – nicht möglich ist.

Im gegenständlichen Fall der Unterbrechung einer beschilderten Radroute muss zur Sicherung deren Funktion eine Überprüfung der Wegeführung und Anbindung an gesicherte Querungen der Bahntrasse gefunden werden. Diesbezüglich sind im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens entsprechende Lösungen vorzulegen. Entsprechende Abstimmungen des Projektwerbers mit der Gemeinde und den landwirtschaftlichen Betrieben sind vorzusehen, sofern die denkbaren Wege nicht im Besitz der Gemeinde sind.

aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

101.) Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen ob Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigen Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren. Ebenso sind allfällig erforderliche Drainagen für die das Bahnprojekt anrainende Grundstücke zu erheben bzw. festzulegen.

102.) Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich ist, einer Vorreinigung mit den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen.

103.) Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) oder alternativ über eine 30 cm starke Bodenfilterschicht zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

104.) Sollte sich im Zuge der Detailplanung herausstellen, dass Teile der Trasse in den Bereich qualitativ belastete Böden zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Abdichtung dieser Bereiche gegen Niederschlagswasser oder Bodenaustausch – sicherzustellen, dass es zu keiner projektbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt.

105.) Die Absetzbecken und Versickerungsbecken sind in der Regel mit Rampen auszustatten, die eine Befahrung mit Erhaltungsfahrzeugen ermöglichen. Allfällige Sonderlösungen bei extrem kleinen Becken (wenn der Platz für eine Rampe nicht ausreicht) sind bei Becken für die Straßenentwässerung mit dem künftigen Erhalter – der Straßenbauverwaltung – abzustimmen.

106.) Für bei HQ100 eingestaute Brücken ist die Standsicherheit des Tragwerks und die Erosionssicherheit der Böschungen am Widerlager zu prüfen und sicherzustellen.

IV.2. Betriebsphase

aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

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

108.) Die Leistungsfähigkeit der Bodenfilter der Versickerungsbecken ist vor allem im Bereich des Rübenverladeplatzes durch die zu erwartende rasche Verschlämmung durch einen Austausch des Bodenfilters in periodischen Abständen wieder herzustellen. Der verschlammte Bodenfilter ist daher im Vorfeld der Aushubarbeiten abfallchemisch zu beproben (Feststoffanalyse und Eluatuntersuchung unter Beachtung der Pestizide aus den Pflanzenschutzmitteln des Rübenanbaues) und nachweislich einer geordneten Entsorgung zuzuführen.

109.) In der Betriebsphase ist darauf zu achten, dass Stoffe die Auswirkungen auf das Grundwasser haben können nur dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie vom Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassen und freigegeben wurden.

aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

110.) Schwellenbesohlungen sind in folgenden Streckenabschnitten einzubauen (M5):
km 190,300-191,350 auf den Gleisen 1-4
km 191,850-192,050 auf den Gleisen 1-4
km 201,560-201,725 auf den Gleisen 3 und 4

111.) Die Schwellenbesohlung muss zumindest die Dämmwirkung des Typs SLS 1308 der Fa. Getzner erreichen (siehe Abbildung (ER) 4-1). (M5)

112.) Der Unterbau ist wie unter (M5 / Bauphase) angegeben auf mindestens Ev2 = 200 MN/m² zu verdichten.

113.) Im Bereich des Hauses Steinkellnerstraße 33 (km 193,0) sind nach dem Stand der Technik keine Maßnahmen möglich, auch nur eine Verschlechterung des bereits jetzt nicht ausreichenden

Erschütterungsschutzes zu verhindern. Als Alternative zu aufwendigen aber unzureichenden Immissionsschutzmaßnahmen ist dieses Objekts abzulösen.

aus Sicht der Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie einschl. Grundwasser

Grundwasserschutz Betriebsphase:

116.) Es dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) eingesetzt werden

117.) Um für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe, somit möglichen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser gerüstet zu sein, ist vor Inbetriebnahme ein Maßnahmen- und Notfallplan auszuarbeiten und dieser mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) etc. abzustimmen.

117a.) Bei den Versickerungsbecken 02 und 03 sind bauliche Maßnahmen (z.B. Drosseln) einzuplanen, die verhindern können, dass der Wasserstand unterhalb des Versickerungsbeckens das Niveau eines HGW100 (hier 265,5 m ü.A.) übersteigt.

aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

118.) Lärmschutz:
I. Die in der vorliegenden UVE bzw. im UVP-Projekt 2014 zur Ausführung vorgesehen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind vollständig auszuführen.

II. In Ergänzung zu den im UVP-Projekt 2014 zur Ausführung vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind zum Schutz der in der Zwischenzeit im Bereich Krumbachweg und Gerstmayrstraße neu errichteten Wohngebäude folgende Adaptierungen an den Lärmschutzwänden LSW-3 und LSW-4 auszuführen:

a) Verlängerung der Ausdehnung des 4,0 m über SOK hohen Bereichs der zwischen den Gleisen HL-1 und HL-2 mittig vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-3 um 2152 m von bisher zwischen km 192,880 bis km 193,198 auf den Bereich zwischen km 190,795 bis km 193,265
b) Verlängerung der Ausdehnung des 2,0 m über SOK hohen Bereichs der LSW-3 um 59 m von bisher bis km 193,431 auf bis km 193,490
c) Verlängerung der Ausdehnung des 4,0 m über SOK hohen Bereichs der rechtsseitig der Bahn vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-4 um 560 m von bisher zwischen km 191,109 bis km 192,780 auf den Bereich zwischen km 191,109 bis km 193,340

Erschütterungen:
120a.) Das Wohnhaus Paschinger Straße 27, 4020 Leonding ist abzulösen, da bei diesem die Schutzmaßnahmen (weiche Schwellenbesohlungen) zwar zu einer leichten Verbesserung gegen-

über dem Bestand führen würden, aber kein ausreichender Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 erreicht würde und wo außerdem eine Überschreitung der Grenzwerte nach SchIV nur durch passiven Schallschutz zu erzielen wäre und der Vorgarten ungeschützt bliebe.

zur konkreten Einwendung:

123.) Im Bereich des Wohnhaus Roitner, Lindenlacherstrasse 2, 4063 Hörsching sind aus humanmedizinischer Sicht keine Maßnahmen zur Beherrschung der in der Zusammenschau gegebenen unzumutbaren Belästigung durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen möglich. Als Alternative zu aufwendigen aber in der Gesamtschau unzureichenden Immissionsschutzmaßnahmen ist dieses Objekts abzulösen.

aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz

126.) Die im Einreichprojekt 2014 der UVE im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.

127.) Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen 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 LA,s (Spitzenpegel einer Vorbeifahrt, gemessen bei Dynamik „slow“), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels LA,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 2025 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr 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.
e. 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.
f. Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhandene 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. Ab einem mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung von 80 dB sind jedenfalls Lärmschutzfenster, gegebenenfalls mit Dämmlüftern, vorzusehen.
g. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme von bahnseitigen Betriebsanlagen (Weichenheizung, Klimaanlagen, usw.) sind die Schallemissionen nach ÖNORM EN ISO 3740 bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schallleistungspegel LW,A der Einzelanlagen zum Vergleich mit den Prognosewerten Lw,A für die Schallquellen am Unterwerk UW Marchtrenk zu bestimmen.
h. Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten 11), 12) und 13) vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderung der Objektschutzpläne sind der UVP Behörde entsprechende Berichte vorzulegen.

128.) Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhandene 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. Ab einem mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung von 80 dB sind jedenfalls Lärmschutzfenster, gegebenenfalls mit Dämmlüftern, vorzusehen.

129.) Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme von bahnseitigen Betriebsanlagen (Weichenheizung, Klimaanlagen, usw.) sind die Schallemissionen nach ÖNORM EN ISO 3740 bei Vollbetrieb

messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schallleistungspegel LW,A der Einzelanlagen zum Vergleich mit den Prognosewerten Lw,A für die Schallquellen am Unterwerk UW Marchtrenk zu bestimmen.

130.) Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderung der Objektschutzpläne sind der Behörde entsprechende Berichte vorzulegen.

131.) Nachrechnung der Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schallleistungspegel LW´,A,eq nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2025 des Projekts nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden.

aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr)

132.) Das im Bereich der Anflugbefeuerung situierte Versickerungsbecken ist mit entsprechenden Maßnahmen dauerhaft gegen die Ansiedlung von Vögeln zu schützen. Als effektivste Maßnahme hat sich eine Netzkonstruktion über dem Becken in diesen Bereich erwiesen. Die entsprechende Maßnahme (z.B. die Errichtung der Netzkonstruktion) ist mit dem Flughafen Linz schriftlich zu vereinbaren und ist vor Inbetriebnahme des Beckens zu realisieren.

133.) Sämtliche Vor- oder Nachbereitungsarbeiten sowie sonstige Wartungsarbeiten im Betrieb, außerhalb der dargestellten Bauphase, welche über das Niveau des Fahrdrahtes hinausgehen, oder optische Störwirkungen (Blendungen, Staubverwirbelungen, etc.) auslösen könnten, sind jeweils rechtzeitig vor Durchführung nachweislich mit dem Flughafen Linz und der Flugsicherungsstelle Linz zu koordinieren.

134.) In den Alarmplänen der Bahnbetreiber sowie des Infrastrukturbetreibers für den Ereignisfall im Bereich der An und Abflugflächen, ist die Flugsicherungsstelle Linz für den Zweck der Umlenkung des Luftverkehrs, sowie der Warnung an Piloten, an einer geeigneten Stelle, aufzunehmen.

aus Sicht des Fachgebietes Boden, Agrarwesen

135.) Die in der Betriebsphase außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Bestandsdauer der Anlagen nach dem Stand der technik jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.

135a) Projektbedingte Ersatzzufahrten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen müssen qualitativ zumindest dem Zustand entsprechen, der bei der verloren gehenden Zufahrt gegeben war.

aus Sicht der Fachgebiete Ökologie einschließlich Gewässerökologie

136.) Maßnahme N 15: Für die Betriebsphase sind stationäre Beleuchtungskörper, die UV-Licht nur minimal emittieren, wie etwa Natriumdampflampen, geeignete LED's oder dergleichen einzusetzen. Die Beleuchtungskörper sind effektiv nach Oben und an den Seiten abzuschirmen um in Summe die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten auf ein Minimum zu reduzieren.

aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

137.) Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Rückhaltebecken und die Versickerungsbecken zu erstellen, die folgende Punkte enthält:

- halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen))
- 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
- gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)

138.) Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der „Risikoanalyse Grundwasserschutz – Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen" auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisation (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.

139.) Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:

- Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen, maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.
- In das Betriebsbuch sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches. Das Betriebsbuch ist auf jeweiliges Verlangen der Eisenbahnbehörde, Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.
- Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen

aus Sicht der Fachgebietes Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik

138.) Im Bereich Pasching ist in der Detailplanung eine grundsätzliche räumliche Vorsorge im Bereich der Bahnanlagen zu beachten, um für eine bei erheblichem Bedarf allfällige nachträglich zu errichtende Haltestelle Pasching keinen wesentlichen verlorenen Aufwand zu haben.

IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen

aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

1.) Zur Überwachung und Dokumentation der Einhaltung der abfallwirtschaftlichen Bestimmungen ist sowohl für den Neubau der Trasse als auch für den Rückbau der Bestandsstrecke die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich. Anhand eines Massenlogistikkonzeptes sind die Abfall- bzw. Stoffströme sowie deren Zwischen- und Endlagerung zu beschreiben. Im Massenlogistikkonzept sind die ordnungsgemäße Lagerung von Abfällen während der Bauphase und die begleitenden Kontrollmaßnahmen während der Umsetzung zu beschreiben. Nach Abschluss des Projektes ist eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigungen, Menge der entsorgten Schadstoffe, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde vorzulegen.

aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

2.) Risskartierung: Vor Beginn der Bauarbeiten wird die Projektwerberin Gebäude in einem ausreichend breiten Streifen (etwa 50 m um das Baufeld) von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustands und bestehender Bauschäden genau aufnehmen (Risskartierung). Im Falle besonderer Gründe (Bauzustand, aber auch Anrainerwünsche etc.) ist diese Risskartierung auch bei Gebäuden in größeren Distanzen zweckmäßig. (M5)

3.) Erschütterungsüberwachung: Zum Nachweis der Einhaltung der Richtwerte von Tabelle 4-4 (siehe zwingende Maßnahmen) während erschütterungsintensiver Bauarbeiten hat eine Beweissicherung durch Erschütterungsmessungen zu erfolgen. Sie sind im Fundamentbereich eines Gebäudes durchzuführen. Die Erschütterungsmessungen sind über ein webbasiertes online-Monitoring zu erfassen, das den Berechtigten den Zugriff jederzeit softwareunabhängig ermöglicht. Diese Kontrollmessungen sind im Bedarfsfall derart zu gestalten, dass die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. SMS, Ampelsignale) von der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden.

4.) Kontrollmessungen: Nach Fertigstellung des Vorhabens sind die Immissionen in 6 Häusern, möglichst in folgenden Objekten zu messen und ein Bericht darüber der Behörde vorzulegen:

Leonding: Paschingerstraße 15,Prunnlehenstraße 8a;
Hörsching: Lindenbacherstraße 2;
Oftering: Beethovenstraße 11;
Marchtrenk: Oberneufahrn 8.

5.) Vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten ist zu prüfen, ob die Schwemmsedimente im Abschnitt km 191,2-191,4 eine verflüssigungsanfällige Konsistenz besitzen, die eine Reduktion der Anregungskraft erfordert (B 5).

6.) Erschütterungsintensive Arbeiten sind durch Erschütterungsmessungen zu überwachen (siehe M5 /Begleitende Kontrolle und Beweissicherung). (S5)

7.) Bei technischen Systemen und Anlagen sind Grenzwertangaben der Erzeuger einzuhalten, wozu vielfach passive Schutzmaßnahmen (elastische Lagerung) ausreichend sind.

aus Sicht der Fachgebiete Elektrotechnik, Elektromagnetische Felder sowie Licht und Beschattung

8.) EMF1:Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen sind 24 h Mittelwert-Messungen (an mindestens 3 Stellen) durchzuführen und mit den Berechnungen im Fachbeitrag vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz (Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und die Dokumentation zur allfälligen Einsicht durch die Behörde aufzubewahren.

9.) EMF2: Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen sind zur Dokumentation Beleuchtungsmessungen durchzuführen, damit die einerseits die Einhaltung der erforderliche Beleuchtungsstärke bestätigt werden kann aber auch eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und die Dokumentation zur allfälligen Einsicht durch die Behörde aufzubewahren. (M5)

aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie

10.) Sonderbauaufsicht – Es ist eine forstliche Bauaufsicht mit den fachlichen Anforderungen gemäß §105 (1) lit 3 ForstG 1975 idgF für alle projektierten Rodungen, Wiederaufforstungen und Ersatzaufforstungen, bzw. alle Maßnahmen, die im Kapitel 4.4.4 der Maßnahmenübersicht (Einlage 01-01.05) angeführt sind zu bestellen. Es ist ein forstlicher Jahresbericht anzufertigen und per 31.1.des Folgejahres der UVP-Behörde sowie den betroffenen Bezirksforstinspektionen vorzulegen. Dieses Berichtswesen endet mit Sicherung der projektierten forstlichen Kulturen.

Diese Sonderbauaufsicht kann aufgrund ihrer Ausbildung auch die wildökologischen Belange wahrnehmen, die sich insbesondere auf die RVS-gemäße Errichtung beim Wildschutz der Wildquerungseinrichtungen sowie der Anlage von wildökologisch relevanten Ausgleichsflächen konzentriert. Ein Synergieeffekt ist zu erwarten.

Das vorgeschlagene Beweissicherungs- u. Monitoringprogramm Tierlebensräume wird für Wild(tiere) von der o.g. Sonderbauaufsicht wahrgenommen und beginnt 1 Jahr vor Baubeginn. Während der Bauphase ist mit den betroffenen Jagdleitern 1x jährlich eine Besprechung abzuhalten und diesbezüglich ein Protokoll anzufertigen, das dem forstlichen Jahresbericht (siehe oben) angefügt wird.

Ad Bauphase: Die Wahrnehmungen der forstlichen/jagdlichen Bauaufsicht sind in einem Protokoll (Jahresbericht der forstlichen Bauaufsicht) festzuhalten und der UVP-Behörde sowie der Bezirksverwaltungsbehörde zumindest 1xjährlich spätestens Ende Jänner des darauffolgenden Jahres zu übermitteln.

Ad Betriebsphase: Die forstliche/jagdliche Bauaufsicht übernimmt auch die Überwachung der projektgemäßen Anlage der Ersatz- u. Wiederaufforstungen und berichtet 1xjährlich der UVP-Behörde sowie der Bezirksverwaltungsbehörde spätestens bis Ende Jänner des darauffolgenden Jahres. Die Betreuung endet mit der Sicherung der Kulturen, die im Rahmen einer Abschlussbegehung mit der Forstbehörde durchgeführt wird.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist seitens der Konsenswerberin ein Konzept für ein Wildschutzmonitoring vorzulegen. In diesem Konzept ist in Abstimmung mit der Behörde Umfang und Inhalt festzulegen.

aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser

12.) Es ist ein quantitatives und qualitatives hydrogeologisches Beweissicherungs-/Monitoringprogramm im Sinne der Ausführungen des Projektsberichtes LIMA-UV-1010GG-00-0003-F00 (EZ 06-04.01) durchzuführen (gelb).
Dieses ist allerdings nach derzeitigem Planungsstand zumindest um die nachstehend angeführten Messstellen (grün) zu ergänzen:

Messstelle	quant*)	qual	Höhe km
KB4/10	x	x	191
1410/1369 Klampfer	x	x	191,2
410/1675	x	x	191,3
411/1445	x	x	191,5
KB08/10 neu zu errichten	x	x	191,7
410/3325 Wbalt	x	x	192,7
Pegel neu GWA LM05	x		192,6
KB12/10	x	x	194
KB14/10 neu zu errichten			
Pegel neu S Trasse, südl BE Ost	x	x	193,8
410/4132	x	x	194,1

KB17/10	x	x	195,6
KB21/10	x	x	196,7
KB22/10 allenfalls neu (BE Fl.!)	x	x	197,4
KB25/10	x	x	198,3
Br15.11 (?)	x	x	198,3
KB30/10 (neu) allenfalls östl Bauwerk	x	x	200,5
Referenzpegel nördl. Trasse, N Becken14	x	x	200,6
KB39/10 neu zu errichten	x	x	203,2
KB48/10 neu zu errichten	x	x	204,5
KB50/10 neu zu errichten	x	x	206
P39	x	x	201,1
P53 Radinger	x	x	201,1
P125	x	x	201,85
P55	x	x	201,6
P 128 Weiss	x	x	
P43	x	x	201,5
P152 Maier (Berngut)	x	x	204,2
P153	x	x	204
P206	x	x	204,8
P147	x	x	204,8
P102	x	x	202,8
P148	x	x	203,7
P175	x	x	205,3
P176 Aigner	x	x	205,4
P69 Feitzelmeier	x	x	201,6
P76	x	x	201,7
P164		x	

*) soferne Abstichmessungen möglich sind!

Im Projektbericht LIMA-UV-1010GG-00-0003-F00 (EZ 06-04.01) sind für die angeführten Brunnen während der Bauphase keine Abstichmessungen mehr vorgesehen. Da solche sehr wohl vor Baubeginn durchgeführt werden sollen, während der Bauphase allerdings nicht mehr, wären diese Messungen mangels einer Vergleichsmöglichkeit sinnlos.

13.) Aus diesem Grunde sind auch bei sämtlichen angeführten Grundwassernutzungen während der Bauphase in monatlichen Abständen Abstichmessungen durchzuführen.

14.) Bei allen Messstellen sind die Abstichmessungen nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten zwei Jahre lang fortzuzuführen.

15.) Ergänzend zu den qualitativen Untersuchungen ist bei den Grundwassernutzungen eine Gegenüberstellung der gemessenen Werte gem. QZV Chemie Grundwasser zur TWV vorzusehen.

16.) Neuerrichtung eines Brunnens auf GSt. 1564 KG 45307, soferne der bestehende Brunnen baubedingt entfernt werden muss.

Rübenverladeplatz:
17.) Nach Abschluss jeder Rübenkampagne ist die Versickerungsmulde von den eingetragenen Feststoffen zu reinigen und erforderlichenfalls zu humusieren.

18.) Vom eingeschwemmten Material ist eine Feststoffanalyse herzustellen, die zumindest alle jene Pestizide zu umfassen hat, die beim Rübenanbau in den jeweiligen Pflanzenschutzmitteln verwendet werden.

19.) Vom gleichen Material ist Eluat herzustellen, und der Parameter „Pestizide gesamt“ zu bestimmen. Darüber hinaus sind jene Inhaltsstoffe zu analysieren, die über der jeweiligen Bestimmungsgrenze der Feststoffanalyse zu liegen kommen.

20.) An der nächst gelegenen grundwasserstromabwärts gelegenen Messstelle P164 ist nach der Rübenkampagne eine qualitative Untersuchung durchzuführen, die die gleichen Parameter wie bei der Feststoffanalyse zu umfassen hat.

21.) Sollte der Parameterwert „Pestizide insgesamt“ - der auch die entsprechenden Sonderparameter einschließt - den in den Regelwerken angegebenen Schwellen / Parameterwert überschreiten, sind bauliche Maßnahmen vorzunehmen, die einen derart unzulässigen Schadstoffeintrag in den Grundwasserkörper wirksam verhindern.

22.) Diese qualitative Untersuchung ist im Gegensatz zu den anderen qualitativen Untersuchungen vorerst auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme des Rübenplatzes durchzuführen. Vom Ergebnis ist abhängig zu machen, ob die Untersuchungen weiter zu führen sind.

23.) Brunnen auf Grundstück Nr. .162 KG 45307 (quantitativ / qualitativ). Dabei sind auch die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämprungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.

24.) Brunnen auf GSt. 1564 KG 45307 (quantitative und qualitativ) hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm und Vergleich der quantitativen und qualitativen Eigenschaften im Rahmen des Beweissicherungs-/ Monitoringprogrammes mit dem neu zu errichtenden Brunnen.

25.) Brunnen P228 (quantitativ und qualitativ). Dabei sind auch die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.

26.) Brunnen P102 (quantitativ und qualitativ). Dabei sind auch die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln
oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.

Die nachstehend angeführten Grundwassernutzungen sind in das Beweissicherungs- / Monitoringprogramm aufzunehmen:

28.) Grundwassernutzung P129 oder P130 (quantitativ / qualitativ) angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen bei Fehlen einer Anschlussmöglichkeit.

29.) Grundwassernutzung P223 oder 224 (quantitativ / qualitativ) angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen bei Fehlen einer Anschlussmöglichkeit an eine zentrale Wasserversorgung. Diese Messstelle ist auch repräsentativ für die östlich der Neufahrnerstraße gelegenen Grundwassernutzungen.

30.) Grundwassernutzung P225 (quantitativ / qualitativ) angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen bei Fehlen einer Anschlussmöglichkeit an eine zentrale Wasserversorgung. Diese Messstelle ist auch repräsentativ für die östlich der Neufahrnerstraße gelegenen Grundwassernutzungen.

31.) Ad Einwendungen D31. 161; D31 197
Die Grundwassernutzung P 175 ist auf Grund der Nahelage des Bauwerkes in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen. Dabei sind auch die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe tatsächlich von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.

32.) Ad Einwendung D31.114
Die Grundwassernutzung auf Grundstück .162 KG 45307 ist auf Grund der Nahelage des Bauwerkes zum Brunnen in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen. Dabei sind auch die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe tatsächlich von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.

aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

33.) Für den Wohnbereich im Vierkanter der Familie Lughammer in Pasching auf Höhe Bahn-km 196,8 linksseitig der Bahn, ist nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke eine messtechnische Kontrolle der nächtlichen Beurteilungspegel durchzuführen und erforderlichenfalls (bei Pegeln >55 dB oder einer Pegelzunahme >10 dB gegenüber dem Bestand) den Eigentümern der Einbau von Schallschutzfenstern für betroffene Wohn- und Schlafräume anzubieten, die optisch an den Bestand angepasst sind.

34.) Beim Städt. Kindergarten Richterstraße in Leonding ist eine messtechnische Überprüfung erforderlich, falls die bahnseitigen Räume im 1. Obergeschoß von den Kindern zu Schlafzwecken genutzt werden.

aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima

35.) Zur begleitenden Kontrolle ist während der Bauphase ein Netz von mindestens 12 Staubniederschlagsmessstellen an den neuralgischen Punkten in Hinblick auf die Intensität der Baustellen und der Sensibilität des Umfeldes gemäß VDI-Richtlinie 4320 Blatt 1 „Messung atmosphärischer Depositionen – Bestimmung nach der Bergerhoff-Methode“ vorzusehen, und sich dabei einer für diese Methode akkreditierte Prüfstelle zu bedienen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Streckenabschnitte km 191 – 192 (Leonding), um km 199 (Flughafen Hörsching), 204 (neuer Rübenlagerplatz) und km 204,5 - 205 (Marchtrenk Oberneufahrn) zu legen. Um im Fall einer mangelnden Wirksamkeit der Staubminderungsmaßnahmen in einem angemessenen Zeitraum gegensteuern zu können, sind die Ergebnisse der jeweiligen Chargen der Staubauswertungen binnen 4 Wochen nach dem Probenwechsel der UVP-Behörde vorzulegen.

aus Sicht der Fachgebiete Boden und Agrarwesen

36.) Zur Sicherstellung einer konsequenten Maßnahmenumsetzung im Bereich Boden (Agrarwesen) ist die Beweissicherung und begleitende Kontrolle der Umsetzung durch einen externen Sachverständigen zu erledigen.

Aus Sicht des Fachgebiets Ökologie einschl. Gewässerökologie

37.) Maßnahme W 1: Im Zuge der Detailplanung ist ein umfassendes Beweissicherungs- und Monitoringprogramm zu erstellen. Dieses Monitoringprogramm ist von der Behörde freizugeben. Z.B. fallen in der Betriebsphase Bahnwässer an, die neben Unkrautbekämpfungsmitteln auch andere Stoffe wie Enteisungssubstanzen oder dergleichen enthalten können. Für das Monitoringprogramm sind daher gezielte Messungen in Hinblick auf die eingesetzten Substanzen in den Gewässern vorzusehen.

38.) Maßnahme W 8: Im Zuge der Beweissicherung und des Monitorings sind die Versickerungsbecken dahingehend zu prüfen ob sie tatsächlich nicht dauerhaft wasserführend und somit eine ökologische Falle für Amphibien werden können. Sollte eine dauerhafte Wasserführung in den Becken erkannt werden, ist ein dauerhafter Amphibienschutz um die betroffenen Becken zu errichten.

aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

39.) Die Einhaltung der Grenzwerte der AAEV bei der Einleitung von in der Bauphase anfallenden Wässern in Oberflächengewässer ist zu dokumentieren und darüber ein zusammenfassender Bericht für die Abnahmeprüfung bzw. Betriebsbewilligung vorzubereiten.

IV.4. Vorgaben hinsichtlich den später durchzuführenden Genehmigungsverfahren

aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

1.) (M 5.1) Für spätere Genehmigungsverfahren sind im Rahmen der UVP jene Bereiche festgelegt worden, wo Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich sind. In diesen Verfahren sind die dynamischen Parameter von Schwellenbesohlungen und allenfalls erforderlichen Unterschottermatten festzulegen. Als Maßnahme für diese Festlegungen müssen zuvor die Erschütterungs-Transferfunktionen für die betroffenen Anrainergebäude ermittelt werden. Dazu sind die lokal bestehenden Emissionen des Zugverkehrs, die örtlichen geodynamischen Übertragungsbedingungen und das baudynamische Verhalten der gegenständlichen Anrainergebäude messtechnisch zu bestimmen.

aus Sicht des Fachgebietes Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie

2.) (N5.1) Als Vorfrage für das im Zuge der Detailgenehmigung jedenfalls durchzuführende Rodungsverfahren ist mit der jeweiligen Bezirksforstinspektion eine Waldfeststellung im Projekteinflussbereich durchzuführen und zu Beginn des Verfahrens der Behörde vorzulegen. Die im Maßnahmenpaket definierten Ausgleichsflächenverhältnisse, respektive Ersatzaufforstungen sind zwingend einzuhalten und dürfen nicht reduziert werden. Die Grundstücksverfügbarkeit für die Er-

satzaufforstungsflächen ist spätestens vor Rodungsbeginn der UVP-Behörde nachzuweisen, andernfalls darf nicht mit der Rodung begonnen werden.

aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie, einschl. Grundwasser

3.) (W5.1) Im Zuge der Detailplanung jener Objekte, bei denen eine Wasserhaltung erforderlich ist, sind jene Maßnahmen im erforderlichen Detail zu beschreiben, die vor Einleitung in eine Vorflut, einen Kanal oder Versickerung zum qualitativen Schutz des Grundwassers erforderlich sind. Hierbei sind die Anforderungen an die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser heranzuziehen.

aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrttechnik

4.) (V5.1) Über die Lage der L533 im Nahbereich des Flughafens ist nachweislich eine Koordination mit dem Flughafen Linz durchzuführen.

aus Sicht des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

5.) (W5.1) 1. Die Niederschlagswässer auf Straßenbrücken sind den Widerlagern zuzuleiten und über gepflasterte Mulden zum Böschungsfußpunkt gesichert abzuleiten und nachfolgend Gewässerschutzanlagen zuzuleiten; Dimensionierung nach RVS 04.04.11,Regelblatt 45 ÖWAV, ATV-DVWK-A 138, jeweils in der geltenden Fassung. Bei Straßenunterführungen sind die Wässer in Freilandbereichen (vor den Unterführungsobjekten) mit straßenbegleitenden Mulden bzw. bei Hochborden über Einlaufschächte zu sammeln und über Pumpwerke den Gewässerschutzanlagen (Dimensionierung wie zuvor) zuzuleiten. Die Kanäle und Pumpwerke von Unterführungs-Wannenbauwerken für Straßen und die Entwässerung von Straßenüberführungen sind entsprechend den oben angeführten Regelwerken zu dimensionieren.

Für die Ermittlung der Regenspenden sind die vom Hydrographischen Dienstes bekanntgegebenen bzw. bestätigten Bemessungswerte heranzuziehen. Die Abflussbeiwerte sind aus den o.a. Regelwerken zu entnehmen.
Die Rauigkeit der Ableitungskanäle ist bei Kunststoffrohren mit k=0,4 mm, bei Betonrohren mit k=1,5 mm anzusetzen.

Für jedes Hebewerk ist eine passende Pumpengruppe unter Berücksichtigung der geodätischen Förderhöhe und den Rohrkennlinien vorzusehen. Die Pumpenanlagen sind entsprechend den vorgehend an-geführten Regelwerken zu dimensionieren. Die Straßendetailplanung ist im Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung durchzuführen.

Die Niederschlagswässer im Bereich der Eisenbahnbrücken (Wilddurchlässe, Straßen- und Wegunterführungen, Brücken für Gerinnequerungen) sind der Trassenentwässerung beizuleiten oder in eigene Gewässerschutzanlagen abzuleiten. Dazu sind Drainagen an den Tragwerksenden der

Brücken anzuordnen, die in die Trassenlängsentwässerung einbinden. Bei der Ableitung sehr geringer Brücken-Niederschlagswässer in Oberflächengewässer kann auf die Führung über eine Bodenfilterschicht verzichtet werden, eine Absperrmöglichkeit für den Störfall muss aber gesichert sein.

Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob bei Auslegung des Versickerungsbeckens für Außenwässer (Bahn-km 190,7) auf ein 10jährliches Regenereignis ein ausreichender Hochwasserschutz für die Bahntrasse hergestellt werden kann und weiters, ob die gemeinsame Ausführung dieses Beckens mit dem nahe gelegenen VB01 bei Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit einen geringeren Flächenbedarf verursacht. Weiters ist zu prüfen, ob die Konfiguration der beiden Becken im Grundriss so modifiziert werden kann, dass eine geringere, landwirtschaftlich schwer nutzbare Restfläche zwischen den Becken verbleibt. Zur angestrebten Reduktion des erforderlichen Beckenvolumens bzw. der erforderlichen Beckenfläche ist zu prüfen, ob eine stark gedrosselte Ableitung in den Füchselbachkanal möglich ist. Im Falle, dass durch derartige Maßnahmen bei Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Becken und der Hochwassersicherheit der Bahntrasse eine geringere Grundinanspruchnahme möglich ist, ist diese Lösung auszuführen.

2. Bei Gerinneverlegungen ist die Frage der Infiltration ins Grundwasser im Bestand und nach der Verlegung zu prüfen und erforderlichenfalls durch konstruktive Maßnahmen (Abdichtung mit Lehmschlag) eine nachteilige Infiltration ins Grundwasser zur Vermeidung von Vernässungsschäden sicherzustellen. Nach den vorliegenden Unterlagen liegen die die Bahntrasse kreuzenden Gewässer im Wesentlichen im Bereich von dichten Deckschichten (Aulehm, Löss) und es besteht keine Kommunikation der Oberflächengewässer mit dem Grundwasser. Der Wasserspiegel der Oberflächengewässer liegt um mehrere Meter über dem MGW und sogar über dem HGW100. In der Regel verbleibt auch nach der Verlegung des Gerinnes das neue Gewässerbett zur Gänze im Bereich der dichten Bodenschichten, zur Sicherheit ist die Vorgabe erforderlich, da die Bodenerkundung beim derzeitigen Stand der Planung nicht auf den Meter genau erfolgen kann.

3. Entwässerung der Bahntrasse
- Die Rauhigkeitsbeiwerte und Abflussbeiwerte sind nach Stand der Technik festzulegen. Die Bemessung der Bodenfiltermulden hat für 10-jährliche Niederschlagsereignisse, die Linearentwässerung für ein 10-jährliches 15- Minuten- Ereignis zu erfolgen. Die Versickerungsbecken sind auf das ungünstigste 10-jährliche Niederschlagsereignis (bei variabler Beregnungsdauer) und eine ausreichend rasche Entleerung des Beckens (maximal 48 Stunden beim 5- jährlichen Ereignis) zu dimensionieren. Die den Versickerungsbecken vorgeschalteten dichten Absetzbecken sind im Hinblick auf den Störfall mit mind. 100 m³ zu dimensionieren bzw. zum Absetzen von Feinteilen auf ein 1-jährliches 15- Minuten-Ereignis; der größere Wert ist maßgeblich. Rückhaltebecken (vor der Einleitung in Oberflächengewässer) sind jedenfalls auf den Störfall – 100 m³ - zu dimensionieren und weiters so, dass es zu keiner (merklichen) Verschärfung des Hochwasserabflusses in die Vorflutgerinne kommt.

- Die Ermittlung der Dotierung der einzelnen Versickerungsbecken und Rückhaltebecken bzw. die Größe des Abflusses der Linearentwässerung hat auf Basis von Entwässerungslageplänen mit eingetragenen Einzugsflächen zu erfolgen. Die Nachweise der ausreichenden Dimensionierung der Leitungen hat in übersichtlicher Darstellung durch Gegenüberstellung des anfallenden Abflusses und des maximal möglichen Abflusses zu erfolgen. Die Rauhigkeit der Rohrleitungen ist nach Stand der Technik mit k=0,4 mm für Kunststoffrohre und 1,5 mm für Betonrohre anzusetzen. Die Funktionsfähigkeit der Becken im Hinblick auf hohe Grundwasserstände ist durch Gegenüberstellung der HGW100- oder HGW30-Werte (HGW30 = 30-jährlicher Grundwasserhöchststand) und der Beckensohlen darzustellen. In der Regel soll die Beckensohle über HGW30 liegen, jedenfalls aber über HGW10. Zum Nachweis der dauerhaften projektgemäßen Reinigungsleistung der Gewässerschutzanlagen ist im Zuge der Detailplanung ein Konzept auszuarbeiten; die Überprüfung ist auf wenige aussagekräftige, maximal belastete Becken zu beschränken.

4. Bauumleitungen für Gerinneverlegungen - Die Bauumleitungen für Gerinneverlegungen sind zumindest für ein 1-jährliches Hochwasserereignis während des Baues zu dimensionieren. Wenn die Gefahr der Gefährdung von Wohnobjekten besteht ist die Dimensionierung der provisorischen Bauumleitung zumindest auf ein 10-jährliches Hochwasserereignis auszulegen. Eine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ist auch bei Extremereignissen (HQ100) durch eine entsprechend höher dimensionierte Bauumleitung oder andere, gleichwertige technische Maßnahmen sicher auszuschließen.

5. Detailplanung Retentionsräume - Es ist zu prüfen, ob die vorgesehene Schaffung von Retentionsräumen bzw. die Errichtung von Retentionsdämmen erforderlich ist, um merkliche Hochwasserverschärfungen zu vermeiden. Bei lediglich gering intensiver landwirtschaftlicher Nutzung sind im Hinblick auf die auch bei Spiegelhebungen nicht merklich eingeschränkte Nutzung Spiegelaufhöhungen bis zu 10 cm jedenfalls als nicht merklich bzw. geringfügig zu beurteilen. Im Falle, dass lediglich unmerkliche Spiegelaufhöhungen auftreten ist auf die Retentionsmaßnahmen zu verzichten, wenn die von diesen Maßnahmen Betroffenen nicht zustimmen. Soweit die Umsetzung der Retentionsmaßnahmen weiter verfolgt wird, ist in der Detailplanung eine Optimierung der Drosselung (ohne bewegliche Verschlüsse) durchzuführen, um den geschaffenen Retentionsraum bestmöglich zur Hochwasserminderung zu nutzen. Die Hochwasserentlastung der Retentionsbecken im Überlastfall ist zur Vermeidung von Dammbrüchen auf ein HQ5000 auszulegen.

6. Detailplanung Rübenverladeplatz - Die Entwässerungsanlage des Rübenverladeplatzes ist auf ein 10-jährliches Ereignis (ungünstigste Regendauer) zu bemessen und zusätzlich für den Überlastfall zu belegen, dass der Abstrom keine merklichen Schäden verursacht. Die Versickerungsleistung ist mit großer Reserve zu dimensionieren, da im Zuge des Betriebes eine Verschlämmung und Reduktion der Versickerungsleistung realistisch ist. Die Leistungsfähigkeit des Bodenfilters ist durch Auswertung der Geschwindigkeit des Wasserrückgangs nach Regenereignissen zu überprüfen und bei Unterschreitung der Mindestanforderung (vollständige Entleerung der Mulde in 48 Stunden) ist der Bodenfilter auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

7. Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob eine Verschiebung des RHB21 um einige 10 m nach Osten näher zur Unterführung Neufahrnerstraße technisch möglich ist und keinen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert. Im Falle einer positiven Prüfung ist die Verschiebung in den Randbereich des betroffenen Grundstückes (2181) vorzusehen.

8. Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob bei Auslegung des Versickerungsbeckens für Außenwässer (Bahn-km 190,7) auf ein 10jährlichDIes Regenereignis ein ausreichender Hochwasserschutz für die Bahntrasse hergestellt werden kann und weiters, ob die gemeinsame Ausführung dieses Beckens mit dem nahe gelegenen VB01 bei Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit einen geringeren Flächenbedarf verursacht. Weiters ist zu prüfen, ob die Konfiguration der beiden Becken im Grundriss so modifiziert werden kann, dass eine geringere, landwirtschaftlich schwer nutzbare Restfläche zwischen den Becken verbleibt. Zur angestrebten Reduktion des erforderlichen Beckenvolumens bzw. der erforderlichen Beckenfläche ist zu prüfen, ob eine stark gedrosselte Ableitung in den Füchselbachkanal möglich ist. Im Falle, dass durch derartige Maßnahmen bei Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Becken und der Hochwassersicherheit der Bahntrasse eine geringere Grundinanspruchnahme möglich ist, ist diese Lösung auszuführen.

9. Bei einer Behinderung des natürlichen Oberflächenabflusses durch die neue Bahntrasse mit der Gefahr der Vernässung von an die Bahntrasse anrainenden Grundstücken ist durch die Herstellung einer funktionsfähigen Vorflut ein Abfluss des Niederschlagswassers sicherzustellen.

10. Soweit im Nahbereich vom Versitzbecken Objekte Dritter liegen (Abstand Objekt zum Beckenrand < 30 m) ist im Zuge der Detailplanung zu belegen, dass die Versickerung zu keiner nachteiligen Aufspiegelung des Grundwassers führt und erforderlichenfalls sind Nachteile durch konstruktive Maßnahmen zu verhindern.

11. Bei Versickerungsbecken über dem Geländeniveau (Berandung der Becken mit Dämmen) ist der Überlastfall (100- jährliches Niederschlagsereignis) im Zuge der Detailplanung zu untersuchen und durch konstruktive Maßnahmen (z.B. erosionssicherer Überfall) sicherzustellen, dass es zu keinem unkontrollierten Wasseraustritt aus den Becken kommt.

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik

6.) Im Zuge der Projekterstellung für das Detailgenehmigungsverfahren ist die lichte Weite der Unterführung der Westbahnstraße unter der nunmehr viergleisigen Bahnstrecke nach dem Stand der Technik für ein gefahrloses Durchfahren mit Begegnungsverkehr auszulegen und mit einer lichten Höhe von ≥ 4,50 m zu gestalten.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

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

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

abgewiesen.

V.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

V.3. Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

VI. Kosten
Vorschreibung von Kommissionsgebühren des Bundes

Für die am 31.Jänner 2017 und 1. Februar 2017 sowie vom 25. April.2017 bis zum 27. April 2017 durchgeführten Amtshandlungen (öffentliche Erörterung, öffentliche mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für insgesamt 399 Halbstunden (eine Halbstunde zu € 13,80) für drei bzw. vier Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

€ 5.506,20

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung durch Einzahlung

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

VII. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs. 1 Z. 2, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Abs. 9, Abs. 10 und Abs. 11 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016
  unter Mitanwendung von
  §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz -HlG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004

- §§ 59 Abs. 1, 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz

- Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007, BGBl. II. Nr. 262/2007

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1 Antrag der Projektwerberin vom 22. Dezember 2014

I.1.1 Mit Schreiben vom 22. Dezember 2014 hat die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b Abs. 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, sowie um Grundsatzgenehmigung gemäß den §§ 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HlG), BGBl. Nr. 135/1989, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das Vorhaben „viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk der HL-Strecke Wien-Salzburg, km 190,300 – km 206,038 (205,700)“ angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die grundsätzliche Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen („UVP-Projekt“), die Trassengenehmigungsunterlagen uns Pläne gemäß § 3 HlG iVm § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 angeschlossen.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G

2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Antragstellerin wurde um die Grundsatzgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 angesucht. Dies bedeutet, dass die Behörde auf Antrag der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen kann, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben. Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. Gegenstand dieses teilkonzentrierten Grundsatzgenehmigungsverfahrens ist somit die Sicherstellung des Trassenverlaufs gemäß §§ 3 ff HlG in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000. Ausdrücklich anzumerken ist, dass die mit diesem Bescheid erteilte Trassengenehmigung gemäß § 3 HlG die Antragstellerin nicht zum Bau berechtigt. Dies ist erst nach positivem Abschluss der noch offenen Detailgenehmigungsverfahren (siehe Spruchpunkt) und der im teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung zu behandelnden landesrechtlichen Materiengesetze (voraussichtlich Naturschutz- und Straßenrecht) möglich.

I.1.2 Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/Sch2) wurde für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen erstellt:

Name des Sachverständigen:	**Fachgebiet**
Kordina ZT GmbH Dipl. –Ing. Hans Kordina Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)	UVP - Koordination Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter
Dipl.-Ing Markus Mayr	Eisenbahnbautechnik
Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Dipl.-Ing. Dr. Dieter Pichler	Eisenbahnbetrieb
Ing. Wilhelm Lampel	Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung
freiland Umweltconsulting ZT GmbH Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler	Ökologie (einschließlich Gewässerökologie)
Dipl.-Ing. Anton Jäger	Boden, Agrarwesen
Dr. Andreas Amann	Luft und Klima
Ing. Erich Lassnig	Lärm
Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser	Erschütterungen
Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger	Humanmedizin

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber	Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser
Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger	Abfallwirtschaft
Dipl.-Ing. Reinhard Barbl	Forstwesen einschl. Wald- und Wildökologie
Dipl.-Ing. Thomas Liebert, MPA, MBA	Luftfahrt

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde mit Bescheiden vom 22. Dezember 2012, GZ. BMVIT-820.378/0001-IV/SCH2/2014, ein externer UVP-Koordinator, nämlich die Kordina ZT GmbH (Dipl.-Ing. Hans Kordina und Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Mediation)), bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme der Sachverständigen für die Fachgebiet „Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung“ und „Luftfahrt“) und der externe Koordinator wurden jeweils mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bzw. als nichtamtlicher Koordinator bestellt. Die Sachverständigen für „Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung“ und „Luftfahrt“ wurde als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

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

I.2 Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2012, GZ. BMVIT-820.378/0001-IV/SCH2/2014, wurde die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere Umweltanwalt, Standortgemeinden, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (seit 8. Jänner 2018: Nachhaltigkeit und Tourismus) sowie das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert und diesen die im Verfahren vorgesehenen Sachverständigen mitgeteilt. Den Behörden wurde eine Stellungnahmefrist bis zum 12. Jänner 2015 hinsichtlich der erforderlichen Fachbereiche und den jeweils bestellten Fachgutachtern eingeräumt.

Mit weiterem Schreiben vom 29. Jänner 2017, GZ. BMVIT-820.378/0004-IV/SCH2/2015, wurde den mitwirkenden Behörden iSd § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Genehmigungsunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme zu übermittelt. Ebenso wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 dem Umweltanwalt, den Standortgemeinden und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (seit 8. Jänner 2018 Nachhaltigkeit und Tourismus) die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Den mitwirkenden Behörden und sonst zu betrauenden Stellen wurde hiezu eine Frist bis zum 3. April 2015 eingeräumt.

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

I.3 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Gemäß § 9 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt vom 10. Februar 2015, GZ. BMVIT-820.378/0006-IV/SCH2/20, kundgemacht. Das Edikt wurde jeweils am 17. Februar 2015 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in den Oberösterreichischen Nachrichten und im Kurier. Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte ebenfalls am 17. Februar 2015. Weiters wurden die Kundmachung sowie der Antrag, das Einlagenverzeichnis, der Bericht zur Umweltverträglichkeitserklärung samt allgemein verständlicher Zusammenfassung im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000, die Übersichtskarte sowie der Zeitplan gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 ab dem 17. Februar 2015 auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet veröffentlicht. Weiters erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Leonding, Pasching, Hörsching, Oftering, Kirchberg-Thening und Marchtrenk. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 17. Februar 2015 an der Amtstafel angeschlagen.

In der Zeit vom 16. Februar 2015 bis einschließlich den 7. April 2015 erfolgte in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 1 HIG. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

I.4 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

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

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

1. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 29.01.2015
2. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärtnerstraße 10-12, 4021 Linz, vom 30.03.2015

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

1. Gemeinde Oftering, Ofteringer Straße 1, 4064 Oftering vom 03.03.2015
2. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 17.03.2015
3. Gemeinde Kirchberg-Thening, Ortsplatz 1, 4062 Kirchberg-Thening vom 17.03.2015
4. Gemeinde Pasching, Paschingerstraße 10, 4061 Pasching, vertreten durch HASLINGER I NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 02.04.2016
5. Stadtgemeinde Leonding, Stadtplatz 1, 4060 Leonding, vertreten durch HASLINGER I NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien und SAXINGER CHALUPSKY PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Wächtergasse 1, 1010 Wien vom 03.04.2015
6. Stadtgemeinde Marchtrenk, Linzer Straße 21, 4614 Marchtrenk vom 02.04.2015
7. Gemeinde Holzhausen, Landstraße 2, 4615 Holzhausen vom 2. April 2015
8. Marktgemeinde Hörsching, Neubauer Straße 26, 4063 Hörsching, vom 7. April 2015
9. Landeshauptstadt Linz (einschl. Unterschriftenliste „Bürgeraktion Lärmschutz auch für uns“) vom 1. April 2015

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

1. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Oberösterreich, Volksgartenstraße 40, 4020 Linz vom 24.02.2015
2. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Bahnhofplatz1, 4021 Linz vom 03.04.2015
3. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau und –erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz
4. Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz vom 01.04.2015

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

Hier langten Stellungnahmen bzw. Einwendungen von insgesamt 200 Personen und Organisationen ein, zwei davon verspätet. Die vollständige Liste der Einschreiter kann dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Fragenbereich 4) entnommen werden.

Seitens der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 1, 4020 Linz wurde unter anderen Beilagen auch eine Stellungnahme vom 24.03.2015, erstellt von Mag. Christopher Böck Geschäftsführer des OÖ. Jagdverbandes und Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Ökologie (Wildökologie und Wildbiologie), Naturschutz, Allgemeine Zoologie (Wildbiologie, Säugetiere, Vögel), Jagd, sowie von Ing. Peter Kraushofer, Hegemeister und Delegierter zum oö. Landesjagdausschuss vorgelegt.

E. Weiters wurden Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von den nachstehend angeführten Personengruppen vorgelegt und gemäß § 19 Abs. Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

1. Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz-Marchtrenk p.A. ihres Vertreters und Zustellbevollmächtigten Hans Lughammer, Wagram 9/2 4061 Pasching, vertreten durch die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 1, 4020 Linz
2. BÜRGERINITIATIVE Impulse SCHIENE LEONDING, vertreten durch Sprecher Rechtsanwalt Dr. Oliver Plöckinger, LL.M, Europaplatz 7/3, 4020 Linz, vom 07.04.2015

Die Unterschriftenlisten wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie überprüft und festgestellt, dass beide Personengruppen die gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 erforderliche Mindestzahl von 200 Unterstützern erreicht haben und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt sind.

Die fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in den Bänden 2 und 3 des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

Auch die verspätet eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden den Sachverständigen übermittelt und von diesen ebenfalls im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigt.

Alle eingelangten Stellungnahmen wurden von der Behörde der Antragstellerin mit Schreiben vom 14. April 2015, GZ. BMVIT-820.378/0008-IV/SCH2/2015, mit der Aufforderung zur Stellungnahme übermittelt. Seitens der Antragstellerin wurde hierauf eine schriftliche Beantwortung (Beantwortung Stellungnahmen aus der öffentlichen Auflage) vom 15. Juni 2015 vorgelegt.

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

I.5 weiteres Ermittlungsverfahren, Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Durchführung einer öffentlichen Erörterung

I.5.1 Der von der Behörde in Zusammenarbeit mit der externen UVP-Koordination erstellte Leitfaden für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens („Prüfbuch“ bzw. „Leitfaden“) wurde den Sachverständigen am 31. Jänner 2015 übermittelt.

I.5.2 In der Folge erfolgte unter Beiziehung des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen eine luftfahrttechnische Abstimmung mit der Militärluftfahrtbehörde (Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport, Rechtsabteilung, Referat Militärluftfahrtrecht).

Mit Schreiben der ÖBB Infrastruktur vom 12. Oktober 2017, Zl. PNA-PLOÖ1-2250-15.0014.0950/Eb wurden zur Beurteilung der luftfahrttechnischen Belange im Rahmen des UVP-Verfahrens Linz-Marchtrenk folgende Pläne der Behörde vorgelegt:

- Sichtanalyse ILS, Bereich An- und Abflugfläche West Flughafen Hörsching (Schnitt in Centerline)
- Längenschnitt, Bereich An- und Abflugfläche West, Flughafen Hörsching
- Lageplan, Anflugflächen Hörsching, Projekt mit OL-Planung

I.5.3 Von Mag. Barbara Thallinger, Bernhard Thallinger, Monika Meier und Franz Meier, alle vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH wurde mit Schriftsatz vom 13. Mai 2015 das Gutachten zur Abschätzung der ökologischen, hygienischen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Errichtung eines Rübenverladeplatzes der ÖBB-Infrastruktur auf Flächen des Kräuterbau-Spezialbetriebs vlg. Berngut (Arznei- und Gewürzpflanzenproduktion) der Familien Meier – Thallinger , Marchtrenk von Em. O. Univ.-Prof Dr. Chlodwig Franz vom 9. Mai 2015 vorgelegt.

Dieses Gutachten wurde der Koordination zur fachlichen Behandlung im UVP-Gutachten übermittelt (siehe dort unter Punkt 2.4.87 D 86 – Band 2 Seite 543).

I.5.4 Mit Schreiben vom 14. Juni 2016 hat die Einschreiterin Petra Roitner, Hollerweg 1, 4064 Oftering einen Antrag auf Beweissicherung eines Brunnens gestellt. Mit Schreiben der Behörde vom 19. Juni 2015, GZ. BMVIT-820.378/0015-IV/SCH2/2015 wurde der Einschreiterin nach Befassung der ÖBB-Infrastruktur AG deren Auskunft weitergeleitet und mitgeteilt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG im Herbst 2015 eine Analyse des Brunnen durchführen wird und die Ergebnisse der Einschreiterin mitteilen werde. Ausdrücklich wurde jedoch seitens der Behörde darauf hingewiesen, dass es sich hiebei um ein freiwilliges Angebot der ÖBB-Infrastruktur AG handelt und eine Entscheidung der Behörde zu Ihren im UVP-Verfahren erhobenen Einwendungen bzw. zu Ihrer

Forderung auf Beweissicherung Ihres Brunnens erst in dem das Verfahren abschließenden Genehmigungsbescheid erfolgen wird. (siehe im UVP-Gutachten unter Punkt 2.4.88 D 86 – Band 2 Seite 545).

I.5.5 Die Saxinger, Chalupsky Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 14, 4020 Linz hat mit Schreiben vom 7. Oktober 2017 bekannt gegeben, dass das bisher bestehende Vollmachts- bzw. Vertretungsverhältnis zwischen der Saxinger, Chalupsky Partner Rechtsanwälte GmbH einerseits und den 49. – 52. Einschreitern (Adolf Mandorfer, geb am 14.03.1939, Andreas Johann Mandorfer, geb. am 22.01.1979, Heidi Brandstetter, geb am 25.11.1983 und Andreas Johann Mandorfer, geb. am 26.06.2014, alle wohnhaft Aistenthalerstraße 8, 4063 Hörsching) mit 7. Oktober 2015 beendet worden ist.

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2017 haben die oben genannten Einschreiter durch die Rechtsanwaltskanzlei Mag. Dr. Andreas Mauhart, Jahnstraße 10, 4040 Linz bekannt gegeben, dass sie Rechtsanwalt Mag. Dr. Andreas Mauhart mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung beauftragt haben. Weiters wurde beantragt, sämtliche relevante Schriftstücke und Ladungen zu dessen Handen zuzustellen sowie allfällige offene Fristen bzw. Termine, insbesondere Verhandlungen bekannt zu geben. Dieser Schriftsatz wurde umgehend per E-Mail der Antragstellerin bekannt gegeben.

I.5.6 Mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 10.12.2015, GZ PNA-PLOÖ1-2250-15.0014.3830/Ma/Eb wurden folgende luftfahrttechnischen Pläne und Unterlagen vorgelegt:

LIMA-UV-1010SP-00-0006-F00	(Risikobewertung der Pisten 08/26 des Flughafens Linz-Hörsching im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Linz-Marchtrenk; Bericht)
LIMA-UV-1010SP-02-0006-F00	(Lageplan Anflugflächen Flughafen Hörsching, Projekt mit OL-Planung)
LIMA-UV-1010SP-04-0038-F00	(Sichtanalyse ILS Bereich An- und Abflugfläche West, Flughafen Hörsching (Schnitt in Centerline))

I.5.7 Mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22.12.2015, GZ PNA-PLOÖ1-2250-15.0014.4506/Ma/Eb wurden folgende Pläne und Unterlagen zum schalltechnischen Projekt vorgelegt:

LIMA-UV-1010LT-00-0004-F00	(Schalltechnik Basisdaten; Messbericht und Messprotokolle 2015)
LIMA-UV-1010LT-00-0005-F00	(Schalltechnik Adaptierung Lärmschutz Leonding)
LIMA-UV-1010LT-02-0014-F00	(Ergebnis- und Maßnahmenplan Bereich Leonding, Variante SV)
LIMA-UV-1010LT-02-0015-F00	(Rasterlärmkarte Prognose 2025 "mit Lärmschutz Variante SV")

LIMA-UV-1010LT-02-0016-F00 (Rasterlärmkarte Prognose 2025 "mit Lärmschutz Variante SV")
LIMA-UV-1010LT-02-0017-F00 (Differenzlärmkarte Prognose 2025 "mit LSW Variante SV minus UVE")

I.5.8 Mit Schriftsatz der HASLINGER / NAGELE & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien wurde mit Schriftsatz vom 7. März 2016 der Behörde mitgeteilt, dass die Gemeinde Oftering, Ofteringer Straße 1, 4064 Oftering diese Rechtsanwaltskanzlei mit ihrer Vertretung betraut und bevollmächtigt hat. Dieser Schriftsatz wurde umgehend per E-Mail der Antragstellerin bekannt gegeben.

Mit weiterem Schriftsatz der HASLINGER / NAGELE & PARTNER Rechtsanwälte GmbH vom 10. Mai 2016 wurde im Namen der Gemeinde Oftering eine ergänzende Stellungnahme vorgelegt. Diese Stellungnahme wurde zur fachlichen Auseinandersetzung an die UVP-Gutachter weitergeleitet (siehe UVP-Gutachten Band 2, Seite 164 unter Punkt 2.2.11 B11)

I.5.9 Mit Schriftsatz der Saxinger, Chalupsky Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 14, 4020 Linz vom 9. Juni 2016 wurden im Namen von Silvia Schiefermüller, geb am 17.02.1984 und der Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnaubau Linz-Marchtrenk, pA ihres Vertreters Hans Lughammer, geb 21.10.1971, Wagram 9/2, 4061 Pasching Stellungnahmen und Einwendungen vorgelegt und ergänzende Anträge gestellt. Die Stellungnahme bzw. die Einwendungen wurden zur fachlichen Beurteilung und Behandlung an die Sachverständigen weitergeleitet (Siehe UVP-Gutachten Band 2, Seite 542 Punkt 2.4.85 D84)

I.5.10 Mit weiterem Schriftsatz der Saxinger, Chalupsky Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 14, 4020 Linz vom 28 . Juni 2016 wurden im Namen von Margarete Jungmeir, geb am 30.03.1957 und Hubert Jungmeir, geb 01.11.1955, beide wh. Baumgartnerstraße 3, 4061 Pasching und der Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnaubau Linz-Marchtrenk, pA ihres Vertreters Hans Lughammer, geb 21.10.1971, Wagram 9/2, 4061 Pasching Stellungnahmen und Einwendungen vorgelegt und ergänzende Anträge gestellt. Die Stellungnahme bzw. die Einwendungen wurden zur fachlichen Beurteilung und Behandlung an die Sachverständigen weitergeleitet (Siehe UVP-Gutachten Band 2, Seite 542 Punkt 2.4.86 D85)

I.5.11 Mit Schreiben vom 14. November 2016 haben die Einschreiter Harald Krzizala und Silvia Krzizala-Walchshofer, beide wh. Blütenweg 4614 Marchtrenk nochmals die schriftliche Beantwortung Ihrer schriftlichen Einwendungen vom 6. April 2015 urgiert. Mit Schreiben der Behörde vom 18. November 2017, GZ. BMVIT-820.378/0007-IV/IVVS4/2016 wurde den Einschreitern mitgeteilt, dass ihre Einwendungen bei der Behörde eingelaufen sind aber aufgrund der zahlreichen Einwendungen noch immer an der Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens gearbeitet wird, in welchem auch auf Ihre Einwendungen aus fachlicher Sicht eingegangen werden wird. (Siehe UVP-Gutachten Band 2, Seite 346 Punkt 2.4.35 D35).

I.6 Durchführung einer öffentlichen Erörterung und Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens

I.6.1 Mit Edikt vom 16 Jänner 2017, GZ. BMVIT-820.387/0001-IV/IVVS4/2017 wurde für den 31. Jänner 2017 und dem 1. Februar 2017 eine öffentliche Erörterung gemäß § 44c AVG im Kultur- und Sportzentrum Hörsching, Humerstraße 20, 4063 Hörsching anberaumt. Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die öffentliche Erörterung am 16. Jänner 2017 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in den Oberösterreichischen Nachrichten und der Kronen Zeitung (Oberösterreich Ausgabe) kundgemacht.

Der öffentlichen Erörterung wurden die Sachverständigen zugezogen und war es jedermann gestattet Fragen zu stellen und sich zum Vorhaben zu äußern.

An diesem (fakultativen) Verfahrensschritt haben neben Behördenvertretern und den Sachverständigen, der ÖBB samt Planern Vertreter der Gemeinden Leonding, Hörsching, Pasching und Oftering, die Sprecher der beiden Bürgerinitiativen, der Landeslandwirtschaftskammer OÖ sowie die Rechtsvertreter von Gemeinden, Bürgerinitiativen und von betroffenen Personen (Rechtsanwalt Dr. Wolfgang Berger und Rechtsanwalt Dr. Markus L. Nußbaumer) teil.

Seitens der betroffenen Öffentlichkeit waren am ersten Tag ca. 50 Personen, am 2. Tag ca. 30 Personen, in der Mehrzahl vom vorgesehenen Trassenschwenk über den Flughafen betroffene Personen anwesend.

Hauptthema der Fragen an die Behörde, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Projektwerberin und deren Planer war die aus der Sicht der Betroffenen nicht erforderliche und rechtlich auch nicht genehmigungsfähige Anbindung (Trassenschwenk) der Westbahn an den Flughafen Linz/Hörsching (behauptete unzureichende Aternativenprüfung und sonstige Unvollständigkeit der UVE) aber auch die zu erwarteten Konsequenzen für die einzelnen Betroffenen bis zum Thema Grundeinlöse. Des Weiteren wurde die aus Sicht der Stadtgemeinde Leonding nicht umweltverträgliche Trasse bzw. Ausführung (keine Tieferlegung und zumindest teilweise Einhausung, was aus Sicht der Gemeinde Leonding die einzig mögliche Lösung darstellt) in deren Gemeindegebiet moniert.

1.6.2 Mit Verbesserungsauftrag vom 9. Februar 2017, GZ. BMVIT-820.378/0004-IV/IVVS4/2017, wurden von der Behörde wasserbautechnische und humanmedizinische bzw. lärmtechnische Ergänzungen von der Projektwerberin angefordert. Dies war wegen des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes zum benachbarten Vorhaben Bhf. Linz-Westseite vom 20. Dezember 2016, Zl. Ro 2014/03/0035 und den zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnissen einer Gefahrenzonenplanung der Oberösterreichischen Landesregierung für den Grundbach und den Krumbach vom

März 2016 erforderlich geworden. Seitens der Projetwerberin wurden am 21. März 2017 ergänzende Unterlagen vorgelegt (Mappen „ergänzende Antragsunterlagen“ UV-08-01 und „Unterlagen Verbesserungsauftrag“ UV-09-01.

I.7 Weitere schriftliche Eingaben nach der öffentlichen Erörterung

Nach der öffentlichen Erörterung sind nachfolgend angeführte weitere schriftliche Stellungnahmen bei der Behörde eingegangen:

- Stadtgemeinde Leonding, Stadtplatz 1, 4060 Leonding, vertreten durch Bürgermeister Walter Brunner vom 2. April 2017
- Die Grünen Linz-Land, vertreten durch Bezirkssprecherin Karin Chalupar vom 10. Februar 2017
- Sieglinde Erler, Gaitlersteig 4, 4061 Pasching vom 15. Februar 2017
- Hiltraud Mayr, Oberhausweg 6, 4061 Pasching vom 18. Februar 2017
- Bettina & Thomas Pauzenberger, Bärenstr. 70, 4614 Marchtrenk vom 6. Februar 2017
- Gertraud Roitner, Aistentalerstraße 13. 70, 4063 Hörsching vom 20. Februar 2017
- Herta Schwarzbauer, Am Feldrain 3. 70, 4061 Pasching vom 20. Februar 2017
- Adolf Mandorfer, Andreas Johann Mandorfer, mj Andreas Johann Mandorfer und Heidi Brandstetter, Aistentalerstraße 8, 4063 Hörsching vom 24. April 2017

I.8 Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung

I.8.1 Gemäß § 24c UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten (3 Bände) vom 21. März 2017 erstellt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten wurde von allen Sachverständigen unterfertigt.

I.8.2 Mit Edikt vom 27. März 2017, GZ. BMVIT-820.378/0007-IV/IVVS4/2017 wurde die Öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der ergänzenden Unterlagen vom 4. April 2017 bis einschließlich 5. Mai 2017 bei der UVP-Behörde und in den Standortgemeinden kundgemacht. Weiters wurde für den 25., 26., und 27. April 2017 eine öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG im Kultur- und Sportzentrum Hörsching, Humerstraße 20, 4063 Hörsching anberaumt. Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die Kundmachung der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 4. April 2017 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in den Oberösterreichischen Nachrichten und der Kronen Zeitung (Oberösterreich Ausgabe) kundgemacht.

I.8.3 Von den nachfolgend angeführten Personen

- Stadgemeinde Leonding, vertreten durch die HASLINGER / NAGELE & Partner Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5,1010 Wien und SAXINGER CHALUPSKY & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Wächtergasse 1, 1010 Wien (Schriftsatz vom 4. April 2017),
- 1. Gemeinde Pasching, Leondinger Straße 10, 4061 Pasching und
  2. Gemeinde Oftering , Ofteringer Straße 1, 4064 Oftering
  Jeweils vertreten durch die HASLINGER / NAGELE & Partner Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5,1010 Wien (Schriftsatz vom 4. April 2017),
- 1. Bürgerinitiatilve zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz- Marchtrenk, p.A. ihres Vertreters Herrn Hans Lughammer, geb. 21.10.1971, Wagram 9/2, 4061 Pasching
  2. Energie AG Oberösterreich Umwelt Service GmbH, FN 97685 f, Flughafenstraße 8, 4063 Hörsching
  3. Lagerhaus OÖ. Mitte eGen, FN 94091 w, Knorrstraße 9, 4600 Wels
  4. Heinrich Aigner, geb. am 02.08.1944, Johann-Lehnerstraße 4, 4061 Pasching
  5. Christiane Aigner, geb. am 11.08.1951, Johann- Lehnerstraße 4, 4061 Pasching
  6. Gerald Aigner, geb. am 03.12.1977, Johann- Lehnerstraße 4, 4061 Pasching
  7. Stefan Augl, geb. am 23.09.1977, Sonnhubergasse 2, 4060 Leonding
  8. Ulla Augl-Schatz, geb. am 26.07.1977, Sonnhubergasse 2, 4060 Leonding
  9. Anton Augl, geb. am 18.11.2013. Sonnhubergasse 2, 4060 Leonding, vertreten durch die Eltern Stefan Augl, geb. am 23.09.1977 und Ulla Augl-Schatz, geb. am 26.07.1977
  10. Siegfried Augl, geb. am 17.02.1942, Sonnhubergasse 4, 4060 Leonding
  11. Theresia Augl, geb. am 01.07.1953, Sonnhubergasse 4, 4060 Leonding
  12. Dieter Roitner, geb. am 01.12.1975, Lindenlacherstraße 2, 4063 Hörsching
  13. Sabine Roitner, geb. am 30.07.1974, Lindenlacherstraße 2, 4063 Hörsching
  14. Stefanie Roitner, geb. am 21.02.2005, Lindenlacherstraße 2, vertreten durch die Eltern Dieter Roitner, geb. am 01.12.1975 und Sabine Roitner, geb. am 30.07.1974
  15. Katharina Roitner, geb. am 27.08.2009, Lindenlacherstraße 2, 4063 Hörsching, vertreten durch die Eltern Dieter Roitner, geb. am 01.12.1975 und Sabine Roitner, geb. am 30.07.1974
  16. Ernst Roitner, geb. am 06.11.1945, Lindenlacherstraße 2, 4063 Hörsching
  17. Rosa Roitner, geb. am 12.05.1951, Lindenlacherstraße 2, 4063 Hörsching
  18. Christian Roithmeier. geb. am 09.03.1988, Imberg 2, 4060 Leonding
  19. Heidemaria Roithmeier, geb. am 06.03.1966,Imberg 2, 4060 Leonding
  20. Gertraud Mayr, geb. am 14.02.1937,Imberg 2, 4060 Leonding
  21. Andreas Roithmeier, geb. am 27.06.1994, Imberg 2,4060 Leonding
  22. Sandra Stark, geb. am 01.05.1989, Imberg 2, 4060 Leonding
  23. Tobias Stark, geb. am 07.07.2014, Imberg 2, 4060 Leonding, vertreten durch die Eltern Christian Roithmeier, geb. am 09.03.1988 und Sandra Stark, geb. am 01.05.1989
  24. Andreas Wurm, geb. am 28.08.1980, Oberneufahrn 6, 4614 Marchtrenk

25. Daniela Wurm, geb. am 23.07.1993, Oberneufahrn 6, 4614 Marchtrenk
26. Hans Wurm, geb. an1 02.02.1947, Oberneufahrn 6, 4614 Marchtrenk
27. Ilse Wurm, geb. am 15.12.1954, Oberneufahrn 6, 4614 Marchtrenk
28. Mag. Johannes Aichinger, geb. am 25.06.1970,Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
29. Claudia Aichinger, geb. am 07.07.1974, Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
30. Hannah Aichinger, geb. am 10.04.2007, Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
31. Maximilian Aichinger, geb. am 23.06.2009, Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
32. Gerald Aichinger, geb. am 27.08.1943, Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
33. Ulrike Aichinger, geb. am 26.04.1949, Neufahrnerstraße 101, 4614 Marchtrenk
34. Rapo Josip, geb. am 03.11.1964, Neufahrnerstraße 101,4614 Marchtrenk
35. Dipl.-Ing. Andreas Aichinger, geb. am 31.10.1973, Finklham 121, 4612 Scharten
36. ABRAXIS Vertriebsgesellschaft mbH, FN 107230 t, Karolinengasse 16/11, 1040 Wien
37. Hermann Aigner, geb. am 02.10.1943, Oberneufahrn 8, 4614 Marchtrenk
38. Marianne Aigner, geb. am 12.06.1946. Oberneufahrn 8, 4614 Marchtrenk
39. Arnold Aigner, geb. am 28.09.1974, Oberneufahrn 8,4614 Marchtrenk
40. Martin Aigner, geb. am 15.12.1980, Oberneufahrn 8, 4614 Marchtrenk
41. Gerhard Jungmayr, geb. am 06.06.1960,Unterneufahrn 3, 4614 Marchtrenk
42. Karoline Jungmayr, geb. am 08.06.1962, Unterneufahrn 3, 4614 Marchtrenk
43. Thomas Jungmayr, geb. am 03.04.1994, Unterneufahrn 3, 4614 Marchtrenk
44. Martin Jungmayr, geb. am 23.03.1996, Unterneufahrn 3, 4614 Marchtrenk
45. Ing. Horst R. Kirchmayr, geb. am 23.12.1963, Sonnenweg 19, 4061 Pasching
46. Karl Klopf, geb. am 05.12.1952, Jetzing 9, 4060 Leonding
47. Anna Klopf, geb. am 19.04.1953, Jetzing 9, 4060 Leonding
48. Ing. Mag (FH) Karl Velechovsky, geb. am 12.10.1983, Gaumberg 6, 4060 Leonding
49. Ing. Mag. (FH) Beatrix Rosemarie Velechosvky, geb. am 21.04.1973, Gaumberg 6, 4060 Leonding
50. Karl Peter Velechovsky, geb. am 18.09.2008, Gaumberg 6, 4060 Leonding
51. Luna Birgit Velechovsky, geb. am 03.04.2010, Gaumberg 6, 4060 Leonding
52. Andrea Velechovsky, geb. am 30.07.1959, Gaumberg 90, 4060 Leonding
53. Ing. Karl Eugen Velechovsky, geb. am 07.07.1954, Gaumberg 90, 4060 Leonding
54. Dipl.-Ing. Christian Böhm, geb. am 23.10.1977, Westbahnstraße 20, 4064 Oftering
55. Franz Böhm, geb. am 30.03.1955, Westbahnstraße 20. 4064 Oftering
56. Ing. Johannes Markus Edlmayr, geb. am 28.12.1972,Moos 3, 4470 Enns
57. Alois Harrer, geb. am 04.07.1941, Jetzing 8, 4060 Leonding
58. Josef Lehner, geb. am 26.04.1970, Aistenthal 11, 4061 Pasching
59. Elisabeth Lehner, geb. am 07.02.1967, Aistenthal 11,4061 Pasching
60. Josef Maximilian Lehner, geb. am 11.07.1994, Aistenthal 11, 4061 Pasching
61. Michael Johannes Lehner, geb. am 09.07.1998, Aistenthal 11, 4061 Pasching,

vertreten durch die Eltern Josef Lehner, geb. am 26.04.1970 und Elisabeth Lehner, geb. am 07.02.1967

62. Michael Mayr, geb. am 19.11.1975, Reisingerstraße 1, 4063 Hörsching
63. Wilhelm Mayr, geb. am 22.04.1935, Reisingerstraße 1, 4063 Hörsching
64. Theresia Mayr, geb. am 02.08.1946, Reisingerstraße 1, 4063 Hörsching
65. Thomas Josef Weigl, geb. am 30.05.1978, Dörnbacherstraße 7, 4061 Pasching
66. Maria Bäck, geb. am 28.09.1947, Gerstmayrstraße 1, 4060 Leonding
67. Josef Bäck, geb. am 24.11.1940, Gerstmayrstraße 1, 4060 Leonding, vertreten durch die bevollmächtigte Gattin Marta Bäck, geb. am 28.09.1947
68. Georg Durstberger, geb. am 20.12.1980, Forsthausstraße 4, 4060 Leonding
69. Karl Eichhorn, geb. am 11.10.1950, Forsthausstraße 4,4060 Leonding
70. Margot Eichhorn, geb. am 17.09.1946, Forsthausstraße 4, 4060 Leonding
71. Caroline Eichhorn, geb. am 20.08.1981, Forsthausstraße 4, 4060 Leonding
72. Anita Keplinger, geb. am 08.05.1962, Wagram 30, 4061 Pasching
73. Ing. Hansjörg Keplinger, geb. am 23.07.1959, Wagram 30, 4061 Pasching
74. Mag. Hans Keplinger, geb. am 07.03.1984, Wagram 30, 4061 Pasching
75. Stefan Keplinger, geb. am 25.02.1986, Wagram 30, 4061 Pasching
76. Hans Lughammer, geb. am 21.10.1971, Wagram 9, 4061 Pasching
77. Mag. Sigrid Lughammer, geb. am 18.05.1965, Wagram 9, 4061 Pasching
78. Georg Lughammer, geb. am 01 .03.2006, Wagram 9, 4061 Pasching, vertreten durch die Eltern Hans Lughammer, geb. am 21.10.1971 und Mag. Sigrid Lughammer, geb. 18.05.1965
79. Heinrich Mayr, geb. am 07.10.1966. Paschingerstraße 32, 4063 Hörsching
80. Astrid Mayr, geb. am 16.03. 1965, Paschingerstraße 32, 4063 Hörsching
81. Berta Mayr, geb. am 31.05.1934, Paschingerstraße 32. 4063 Hörsching
82. Florentina Mayr, geb. am 14.05.2007, Paschingerstraße 32, 4063 Hörsching, vertreten durch die Eltern Heinrich Mayr, geb.07. 10. 1966 und Astrid Mayr, geb. am 16.03.1965
83. Manfred Mayr, geb. am 09.04.1955, Dallingerstraße 1, 4060 Leonding
84. Andrea Mayr, geb. am 28. l 1. l 959, Dallingerstraße 1,4060 Leonding
85. Stefan Dallinger, geb. am 12.02.1984, Dallingerstraße 1, 4060 Leonding
86. Hans Schuster, geb. am 22.08. 1951, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk
87. Elfriede Schuster, geb. am 24.07.1957, Niederperwenderstraße 1 1, 4614 Marchtrenk20.04.2017
88. Rosa Schuster, geb. am 02.07.1950, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk
89. Norbert Schuster, geb. am 21.07.1984, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk
90. Barbara Reininger, geb. am 09.04.1984, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk
91. Anna Sophie Reininger, geb. am 10.05.2003, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk, vertreten durch die Eltern Norbert Schuster, geb. am 21.07.1984 und Barbara Reininger, 09.04.1984

92. Josef Reininger, geb. am 13.05.2011, Niederperwenderstraße 11, 4614 Marchtrenk, vertreten durch die Eltern Norbert Schuster, geb. am 21.07.1984 und Barbara Reininger, 09.04.1984
93. Peter Eßbichl, geb. am 15.03.1978, Schulstraße 9, 4061 Pasching
94. Kurt Friedrich Gstöttner, geb. am 28.01.1964, Siglweg 1, 4061 Pasching
95. Ulrike Gstöttner, geb. am 27.11.1967, Siglweg 1, 4061 Pasching
96. Johann Kirchmayr, geb. am 26.01.1961, Reisingerstraße 2, 4061 Pasching
97. Brigitte Kirchmayr, geb. am 06.08.1961, Reisingerstraße 2, 4061 Pasching
98. Dipl.-Ing. Johann Kirchmayr, geb. am 27.09.1985, Reisingerstraße 2, 4061 Pasching
99. Hannes Mayrhofer, geb. am 09.11.1956, Niederbuchstraße 3, 4063 Hörsching
100. Adelheid Mayrhofer, geb. am 16.05.1957, Niederbuchstraße 3, 4063 Hörsching
101. Dipl.-Ing. Dr. Hannes Mayrhofer, geb. am 16.05.1988, Niederbuchstraße 3, 4063 Hörsching
102. Gerhard Rittenschober, geb. am 14.06.1953, 4614 Marchtrenk, Niederperwenderstraße 10
103. Hans Sallmann, geb. am 30.05.1957, Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching
104. Brigitte Sallmann, geb. am 13.03.1958, Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching
105. Clemens Sallmann, geb. am 25.08.1981. Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching
106. Dr. Eva Sallmann, geb. am 28.05.1980, Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching
107. Jakob Sallmann, geb. am 26.09.2012, Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching, vertreten durch die Eltern Clemens Sallmann, geb. am 25.08.1981, und Dr. Eva Sallmann, geb. am 28.05.1980,
108. Elena Sallmann, geb. am 25.08.2012, Aistentaler Straße 12, 4063 Hörsching, vertreten durch die Eltern Clemens Sallmann, geb. am 25.08.1981, und Dr. Eva Sallmann, geb. am 28.05.1980
109. Karl Weber, geb. am 17.02.1950, Mitterbachhamer Straße 3, 4064 Oftering
110. Ingeborg Weber, geb. am 29.04.1951, Mitterbachhamer Straße 3, 4064 Oftering
111. Dipl.-Ing. (FH) Roland Weber, geb. am 01.05.1979, Mitterbachhamer Straße 3, 4064 Oftering
112. Daniela Weber. geb. am 22.03.1979, Mitterbachhamer Straße 3, 4064 Oftering
113. Ing. Reinhart Lehner, geb. am 12.03.1960, Paschingerstraße 15, 4063 Hörsching
114. Edeltraud Lehner, geb. am 29.04.1957 Paschingerstraße 15, 4063 Hörsching
115. Silvia Schiefermüller, geb. am 17.02.1984 In der Haberfelden 1, 4613 Mistelbach bei Wels
116. Margarethe Jungmeir, geb. am 30.03.1957 Baumgartnerstraße 3, 4061 Pasching
117. Hubert Jungmeir, geb. am 01.11.1955 Baumgartnerstraße 3, 4061 Pasching

jeweils vertreten durch SAXINGER CHALUPSKY & PARTNER Rechtsanwälte GmbH Böhmerwaldstraße 14, 4020 Linz (Schriftsatz vom 7. April 2017)

sowie

- 1. Barbara Thallinger, Unterneufahrn 7, 4614 Marchtrenk
  2. Bernhard Thallinger, Unterneufahrn 7, 4614 Marchtrenk

3. Monika Meier, Unterneufahrn 7, 4614 Marchtrenk
4. Franz Meier, Unterneufahrn 7, 4614 Marchtrenk
   jeweils vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH, Weimarer Straße 55/1, 1180 Wien (Schriftsatz vom 10. April 2017)

wurde gemäß § 43 Abs. 5 AVG die Vertagung der öffentlichen mündlichen Verhandlung um zumindest 6 Wochen, sohin auf einen Termin im Juni 2017 beantragt. Diesem Antrag wurde mit schriftlicher Verfahrensanordnung der Behörde vom 20. April 2017, GZ. BMVIT-820.378/0011-IV/IVVS4/2017, nicht stattgegeben.

I.8.3 Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG wurde eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung vom 25. April 2017 bis zum 27. April 2017 in der Standortgemeinde Hörsching abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach im Hinblick auf die Lage in der Mitte des Linienvorhabens, der Erreichbarkeit durch die Beteiligten und wegen der erforderlichen Größe des Verhandlungssaals am zweckmäßigsten für die Verhandlung erschien.

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

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

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentliche Einsicht aufzulegen. Die Verhandlung endete am 27. April 2017, sodass in Entsprechung der gesetzlichen Vorgaben (spätestens eine Woche nach Schluss der Verhandlung) die Verhandlungsschrift ab dem 2. Mai 2017 aufgelegt wurde. Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den Umfang der Verhandlungsschrift hielt die Behörde diese Frist für ausreichend. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des bmvit im Internet veröffentlichtund ist dort bis zum Abschluss der UVP-Verfahren einsehbar.

I.9 Weiteres Ermittlungsverfahren 2017

I.9.1 Den in der mündlichen Verhandlung erfolgten Anträgen auf Einräumung einer Frist für die Abgabe weiterer Stellungnahmen sowie der Einholung weiterer Gutachten bis zum 30. Juni 2017

wurde vom Verhandlungsleiter stattgegeben und entgegenstehende bzw. darüber hinaus gehende Anträge abgewiesen. Weiters wurde dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Einräumung einer Frist zur Erstattung eines „Gegengutachtens“ bzw. Replik zum Rechtsgutachten von Prof. Hauer bis zum 19.5.2017 stattgegeben. Weiters wurde die Antragstellerin angewiesen, die im Zuge der Verhandlung vom lärmtechnischen Sachverständigen als zwingend angesehenen zusätzlichen Lärmmessungen (Seite 239 f der Verhandlungsschrift) ehestmöglich durchzuführen und die Ergebnisse der Behörde bis zum 30. Juni 2017 vorzulegen.

Bis zum 30. Juni 2017 sind die nachstehenden angeführten schriftlichen Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme und Einwendungen der Landeshauptstadt Linz, Neues Rathaus, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz, vertreten durch Bgm. Klaus Luger vom 5. Mai.2017
- Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 15. Mai 2017
- Stellungnahme der Flughafen Linz GmbH, Flughafenstraße 1, 4063 Hörsching vom 16. Mai.2017
- Ergänzende Stellungnahme und weitere Einwendungen von Mag. Barbara und Bernhard Thallinger; Monika und Franz Meier, alle Unterneufahrn 7, 4614 Marchtrenk, vertreten durch die List Rechtsanwalts GmbH vom 20. Mai 2017
- Ergänzende Stellungnahme und Urkundenvorlage (schalltechnische Stellungnahme der Schreiner International Technical Consulting vom 28.06.2017 und Städtebauliche Analyse von Architekt Dipl.-Ing Günter Reissner, Msc vom 30.06.2017) und Ergänzung und Präzisierung der Einwendungen der Stadtgemeinde Leonding, Stadtplatz 1, 4060 Leonding, vertreten durch die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH und die Haslinger / Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 30. Juni 2017
- Ergänzende Stellungnahme der Gemeinde Pasching vertreten durch die Haslinger / Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 30. Juni 2017
- Ergänzende Stellungnahme von Josef Lehner, Aistenthal 1, 4061 Pasching vom 30. Juni 2017
- Ergänzende Stellungnahme und Urkundenvorlage der Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 14,4020 Linz für sämtliche im ggstdl. Verfahren vertretenen Parteien, folgende Urkunden wurden mit dieser Stellungnahme vorgelegt:
  - Gutachterliche Stellungnahme, Vergleichende Beurteilung der Trassenalternativen SUED4 und BEST4 von Dipl. Ing. Robert Unglaub, ING.-BÜRO ARCHI NOAH Landschafts-, Raumplanung und Umweltprüfung 9133 Sittersdorf, Proboj 2 vom Juni 2017
  - Wildökologische Stellungnahme von Mag. Christopher Böck, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, OÖ Landesjagdverband, Hohenbrunn1, 4490 St. Florian vom 22. Juni 2017

Mit Schreiben der Behörde vom 12. Juli 2017, GZ. BMVIT-820.378/0014-IV/IVVS4/2017 wurden die angeführten Schreiben der Antragstellerin zur Kenntnis gebracht und dieser gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit gegeben binnen drei Wochen ab Zustellung hiezu Stellung zu nehmen.

I.9.2 Mit Schriftsatz vom 28. Juni 2017 wurde seitens der Jarolim-Flitsch Rechtsanwälte GmbH, Volksgartenstraße 3/2 OG1010 Wien als rechtsfreundlichen Vertretung der ÖBB-Infrastruktur AG innerhalb offener Frist der schalltechnische Bericht-Ergänzende Messungen 2017 (Einlagezahl 07-01.08) vorgelegt.

I.9.3 Im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens wurde von den behördlich bestellten Sachverständigen der „Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4“ vom 12. September 2017 zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 21. März 2017 erstellt.

Mit Edikt vom 13. September 2017, GZ. BMVIT-820.378/0017-IV/IVVS4/2017, wurde die Öffentliche Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten samt Beilagen (Fachliche und rechtliche Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zum Gutachten Hauer“ sowie der „Schalltechnische Bericht – Ergänzende Messungen 2017“) vom 20. September 2017 bis einschließlich 15. November 2017 bei der UVP-Behörde und in den Standortgemeinden kundgemacht. Den Parteien wurde bis 11. Oktober 2017 eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt. Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die Kundmachung der Auflage des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens am 20. September 2017 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in den Oberösterreichischen Nachrichten und der Kronen Zeitung (Oberösterreich Ausgabe) kundgemacht.

Im Zuge des rechtlichen Gehörs sind folgende Stellungnahmen innerhalb offener Frist bei der Behörde eingegangen.

1. Stellungnahme der Gemeinde Oftering (B1), Ofteringer Straße 1, 4064 Oftering, vertreten durch die HASLINGER / NAGELE & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 11.10.2017
2. Stellungnahme Gemeinde Pasching (B4), Leondinger Straße 10, 4061 Pasching, vertreten durch die HASLINGER / NAGELE & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 11.10.2017
3. Stellungnahme Stadtgemeinde Leonding (B5), Stadtplatz1, 4061 Leonding, vertreten durch die SAXINGER, CHALUPSKY & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Wächtergasse 1, 1010 Wien und HASLINGER / NAGELE & PARTNER Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 11.10.2017
4. Stellungnahme der von Rechtsanwalt Dr. Nußbaumer vertretenen Personen (D31 - SAXINGER, CHALUPSKY & PARTNER Rechtsanwälte GmbH) Böhmerwaldstraße 14, 4020 Linz unter Beilage der

a. (ergänzenden) gutachterlichen Stellungnahme des ING. BÜRO ARCHI NOAH, Dipl.-Ing. Robert Unglaub, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger Proboj 2, 9133 Sittersdorf vom 10.10.2017 sowie von
b. ergänzendes Rechtsgutachten von Univ.-Prof. Dr. Andreas HAUER vom 09.10.2017

5. Stellungnahme von Herrn Josef Lehner, Aistenthal 11 in 4061 Pasching, auch im Namen seiner Familie vom 11.10.2017 (D31-18)
6. Stellungnahme von Herrn Heinrich Mayr, Frau Astrid Mayr, Frau Berta Mayr und mj. Florentina Mayr, vertreten durch Heinrich Mayr und Astrid Mayr, alle Paschingerstraße 32,4063 Hörsching (D31-19)

Die Stellungnahmen wurden der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 13. Oktober 2017, GZ. BMVIT-820.378/0020-IV/IVVS4/2017 zur Kenntnis gebracht und wurde die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 56 AVG und § 24c Abs 6 UVP-G aufgefordert binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens zu diesen Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2017 hat die Antragstellerin hierauf folgende ergänzende (hinsichtlich der Katastergrenzen berichtigte) Unterlagen an die Behörde übermittelt:

- LIMA-UV1010OW-02-0013-F01
- LIMA-UV1010OW-02-0014-F01
- LIMA-UV1010OW-02-0015-F01
- LIMA-UV1010OW-02-0016-F01
- LIMA-UV1010OW-02-0017-F01
- LIMA-UV1010OW-02-0018-F01

Mit Schreiben der Jarolim-Flitsch Rechtsanwälte GmbH als rechtsfreundliche Vertretung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 30. Oktober 2017 wurde innerhalb offener Frist zu den Stellungnahmen von Josef Lehner, von den durch die Kanzlei Saxinger, Chalupsky und Partner vertretenen Personen und von der Stadtgemeinde Leonding Stellung genommen. Seitens der Behörde wurden die im Zuge des rechtlichen Gehörs eingegangene Stellungnahme sowie die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG an die Sachverständigen für Wasserbautechnik, Boden (Agrarwesen) und Raumplanung zur Stellungnahme weitergeleitet.

Mit Schreiben der Behörde vom 14. November 2017, GZ. BMVIT-820.378/0021-IV/IVVS4/2017, wurde den betroffenen Personen die Stellungnahme der Antragstellerin sowie die gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen übermittelt und gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit eingeräumt, die angeführten Schreiben zur Kenntnis und hiezu binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens Stellung zu nehmen.

Mit Schriftsatz vom 30. November 2017 hat die rechtsfreundliche Vertretung der Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz-Marchtrenk und die weiteren von dieser rechtsfreund-

lichen Vertretung vertretenen Personen eine Stellungnahme mit einer weiteren ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme des Ing-Büros Arche Noah vom 26. November 2017 vorgelegt.

Mit Schriftsatz ihrer rechtsfreundlichen Vertreterinnen vom 30. November 2017 hat die Stadtgemeinde Leonding um Verlängerung der Stellungnahmefrist bis zum 15. Dezember 2017 angesucht.

Diesem Antrag wurde mit Schreiben der Behörde vom 11. Dezember 2017, BMVIT-820.378/022-IV/SCH2/2017, nicht stattgegeben. (Irrtümlich wurde die Erstreckung der Frist bis zum 22. Dezember 2017 angenommen, diese Frist bezog sich jedoch auf das ebenfalls im fortgesetzten Verfahren anhängige Verfahren Linz Hauptbahnhof-Westseite.)

Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen erfolgt unter Punkt V. der Bescheidbegründung.

I.9.4 Mit Schreibend der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 1, 4020 Linz vom 21. September 2017 wurde bekanntgegeben, dass Josef Bäck, geb. 24. November 1940 am 5. Juni 2017 verstorben ist und nunmehr Martha Bäck, geb 28.09.1947 als Alleinerbin eingeantwortet wurde. Der Einantwortungsbeschluss und aktualisierte Grundbuchauszug lag diesem Schreiben in Kopie bei.

Mit weiterem Schreiben der Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 1, 4020 Linz vom 21.September 2017 wurde bekanntgegeben, dass DI Gerhard Aigner den landwirtschaftlichen Betrieb von seinen Eltern Heinrich und Christine Aigner übernommen hat und nunmehr Alleineigentümer (ua) des Gst. 321, inneliegend der EZ 2, KG 45308 Pasching ist und zugunsten Christine und Heinrich Aigner (insbesondere) ein Wohnungsgebrauchsrecht und Ausgedinge verbüchert ist.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1 Zuständigkeit

Die Eisenbahnstrecke Wien Salzburg wurde im Abschnitt St. Pölten – Attnang/Puchheim mit Verordnung der Bundesregierung vom 27. Juli 1989, BGBl 1989/370 gemäß § 1 Abs. 1 HlG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

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

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

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist weiters Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Verordnung Nr. 1315/2010/EU vom 7. Juli 2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass das gegenständliche Vorhaben Teil der prioritären Achse 17, Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava „Magistrale für Europa“ ist. Darüber hinaus ist die Westbahn auch Bestandteil des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)….“ BGBL Nr. 147 vom 9. Juli 2002 und in dem im BGBl integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt. Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben ist daher gemäß § 23b Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 (Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

II.2 grundsätzliche Genehmigung

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde vorerst nur um die grundsätzliche Genehmigung gemäß §24f Abs. 3 UVP-G 2000 angesucht. Im Hinblick auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis einerseits sowie der bestmöglichen Berücksichtigung der UVP andererseits bestehen aufgrund der Länge des Vorhabens im Großteils dicht verbautem Gebiet und der große Anzahl an Betroffenen seitens der Behörde keine Vorbehalte hinsichtlich der beantragten Unterteilung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren.

Ausdrücklich wird nochmals angemerkt, dass die verfahrensgegenständliche grundsätzliche Genehmigung die Antragstellerin noch nicht zum Bau berechtigt. Hiefür ist noch der positivem Abschluss des noch offenen Detailgenehmigungsverfahren und des ebenfalls noch abzuführenden teilkonzentrierten Verfahrens bei der Oberösterreichischen Landesregierung erforderlich.

II.3 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages

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

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

Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass der viergleisige Ausbau und die Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk ein fast 16 km langes Eisenbahnvorhaben darstellt, durch welches eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sind. Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Zu verweisen ist diesbezüglich auch auf die Projektunterlagen wo hinsichtlich der der beschrieben Betroffenheit durch Grundbedarf und Immissionen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten auszugehen ist. Diese Prognoseentscheidung wurde auch dadurch gestützt, dass konkret während des Auflageverfahrens zum Abschnitt Linz-Marchtrenk der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg insgesamt mehr als 200 Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben wurden.

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

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

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

II.4 Beiziehung von Sachverständigen

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

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

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

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

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

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

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

Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

II.5 Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und HIG war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und den materienrechtlichen Operat für die Trassengenehmigung vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

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

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

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

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

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

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

II.6 Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

Nach der Auflage des Genehmigungsantrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht vom 16. Februar 2015 bis einschließlich 7. April 2015 legten erstmals nachfolgende Personen schriftliche Stellungnahmen vor:

- Gemeinsame schriftliche Stellungnahme von Harald und Claudia Huber, Mozartstraße 20, 4614 Marchtrenk übermittelt mit E-Mail vom 10. April 2015 (D 82)
- Schriftliche Stellungnahme der Agrana Zucker GmbH, Josef-Reither-Straße 21-23, 3430 Tulln vom 13. April 2015, ho eingelangt am 15. April 2015 (D83)
- Schriftliche Stellungnahme von Silvia Schiefermüller In der Haberfelden 1, 4613 Mistelbach bei Wels, vertreten durch Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, Böhmerwaldstraße 1, 4020 Linz übermittelt mit E-Mail vom vom 9. Juni 2016 (D 84)
- Gemeinsame schriftliche Stellungnahme von Margarethe und Hubert Jungmair, Baumgartnerstraße 3, 4061 Pasching übermittelt mit E-Mail vom 28. Juni 2016 (D 85)
- Schriftliche Stellungnahme der Grünen Linz-Land vom 10. Februar 2017, vertreten durch Bezirkssprecherin Karin Chalupar (VHS S10)
- Schriftliche Stellungnahme von Sieglinde Erler, Gaitlersteig 4, 4061 Pasching vom 15. Februar 2017 (VHS S 11)
- Schriftliche Stellungnahme von Hiltraud Mayr, Oberhausweg 6, 4061 Pasching vom 18. Februar 2017 VHS S 12)
- Schriftliche Stellungnahme von Bettina & Thomas Pauzenberger, Bärenstr. 70, 4614 Marchtrenk vom 6. Februar 2017 (VHS S 12)
- Schriftliche Stellungnahme von Gertraud Roitner, Aistentalerstraße 13. 70, 4063 Hörsching vom 20. Februar 2017 (VHS S13)
- Schriftliche Stellungnahme von Herta Schwarzbauer, Am Feldrain 3. 70, 4061 Pasching vom 20. Februar 2017 (VHS S 13)

Zu diesen, nach dem Ende der Auflagefrist am 7. April 2015 eingebrachten, Stellungnahmen ist aus rechtlicher Sicht wie folgt auszuführen:

Gemäß § 44b Abs. 1 AVG verlieren Personen ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Sämtliche Einschreiter haben, soferne ihnen überhaupt Parteistellung zugekommen ist, ihre Parteistellung jedenfalls verloren.

Der von der rechtsfreundlichen Vertretung der Einschreiter Schiefermüller und Jungmair vertretenen Rechtsauffassung, dass § 44b AVG wegen der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes vom 15.10.2015 zu C137/14 nicht anwendbar ist konnte seitens der Behörde nicht gefolgt werden und ist diesem Folgendes entgegenzuhalten:

Mit seinem Urteil vom 15. Oktober 2015, C-137/14, Kommission/Deutschland, hat der EuGH ausgesprochen, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen ihre Verpflichtung aus Art. 11 Abs. 4 UVP-RL und aus Art. 25 Abs. 4 IE-RL verstoßen hat, indem sie die Klagebefugnis und den Umfang der gerichtlichen Prüfung auf Einwendungen beschränkt, die bereits innerhalb der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren, das zur Annahme der Entscheidung geführt hat, eingebracht wurden. Damit folgt der EuGH der Argumentation der Europäischen Kommission, wonach das gerichtliche Verfahren als ein eigenständiger, vom Verwaltungsverfahren unabhängiger Prozess zu begreifen ist und die Gründe, auf die ein Beschwerdeführer einen gerichtlichen Rechtsbehelf stützen kann, nicht beschränkt werden dürfen. Unionsrechtswidrig ist also nicht die Präklusion im Verwaltungsverfahren selbst, sondern ihre Berücksichtigung durch die Verwaltungsgerichte.

Wie der EuGH ausdrücklich festgehalten hat, ist zwischen dem behördlichen Verfahren einerseits und dem gerichtlichen Verfahren andererseits strikt zu unterscheiden. Ausschließlich diese Unterscheidung führt im Ergebnis auch dazu, dass die Zulässigkeit eines Rechtsmittels nicht von Handlungen im verwaltungsbehördlichen Verfahren abhängig gemacht werden darf. Damit können (teil-) präkludierte Parteien in vollem Umfang Beschwerde erheben, allerdings bleiben natürliche Personen auch nach dem Urteil auf die Geltendmachung von subjektiven Rechten beschränkt.

Das Urteil des Gerichtshofs, die Schlussanträge und auch die Klage der Europäischen Kommission beziehen sich jedoch nicht auf Präklusionsbestimmungen in verwaltungsbehördlichen Verfahren. In diesem Sinn hat auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Erkenntnis vom 12.11.2015, GZ W193 2013859-1/17E, ausgesprochen, dass eine behördliche Entscheidung, womit Einwendungen als verspätet zurückgewiesen wurden, zu Recht ergangen war. Die gegen die Entscheidung ergangenen Beschwerden wurden jedoch als zulässig erachtet (und inhaltlich als unbegründet abgewiesen).

Das Urteil des EuGH hat somit keine Auswirkungen auf Präklusionsbestimmungen in verwaltungsbehördlichen Verfahren. Personen, die nicht binnen der Frist des Ediktes schriftlich Einwendungen

bei der Behörde erhoben haben, verloren gemäß dem nationalen Recht nach den Bestimmungen der §§ 44a Abs. 2 Z 2 und 44b Abs. 1 AVG ihre Stellung als Partei. Weitreichende Auswirkungen hat das Urteil des EuGH allerdings auf die Beschwerdelegitimation von (teil-)präkludierten Parteien in Verfahren, die nach dem Sekundärrecht bzw. Art. 9 Abs. 2 Aarhus Konvention einem gerichtlichen Rechtsschutz zuzuführen sind. In diesen Verwaltungsverfahren können nunmehr auch (teil-) präkludierte Parteien Beschwerde gegen den abschließenden Genehmigungsbescheid in vollem Umfang erheben, ihre Beschwerde wird nicht mehr als unzulässig zurückzuweisen sein.

Auch der Gesetzgeber hat auf das zitierte Urteil des EuGH dahingehend reagiert, dass § 24f Abs. 13 UVP-2000 in der aktuellen Fassung ausdrücklich normiert, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt. In den Erläuterungen hiezu folgendes festgehalten:

„*Das EuGH-Judikat C-137/14 befasst sich im Kontext seiner Entscheidung zur Auslegung des Art. 11 RL 2011/92/EU (UVP-RL) bzw. Art. 25 RL 2010/75/EU (IE-RL) mit dem Zugang zu Gericht und dem gerichtlichen Überprüfungsverfahren, enthält aber keine Aussagen zum vorangehenden Verwaltungsverfahren; daraus kann geschlossen werden, dass § 42 AVG im UVP-Verfahren weiterhin gilt (siehe auch zu § 40). Die Zulässigkeit von Rechtsmitteln innerhalb der gesetzlichen Beschwerdefrist, da nach dieser Judikatur die im Verwaltungsverfahren verlorene Parteistellung im gerichtlichen Überprüfungsverfahren wieder aufleben kann, macht eine Regelung im UVP-G 2000 notwendig. Diesen Personen wird mangels Parteistellung im Verwaltungsverfahren der Genehmigungsbescheid nicht zugestellt, soweit es sich nicht um ein Großverfahren nach § 44a ff. AVG handelt bzw. es sich um ein Verfahren handelt, das zwar als Großverfahren begonnen, aber nicht nach den Großverfahrensbestimmungen abgeschlossen wurde, sodass keine ediktale Zustellung des Bescheids erfolgte. Um für die Praxis eine klare Regelung über die Zustellung von Genehmigungsentscheidungen (und damit über den Beginn des Fristenlaufs der vierwöchigen Beschwerdefrist an das Verwaltungsgericht) hinsichtlich solcher „Nicht-mehr"-Parteien zu schaffen, werden diese Ergänzungen mit einer Zustellfiktion im Hinblick auf die Rechtssicherheit aller Verfahrensbeteiligten aufgenommen. Für Parteien, die sich am Verwaltungsverfahren beteiligt haben und denen daher der Bescheid zugestellt wird, bleiben die damit verbundenen Rechtsmittelfristen nach wie vor aufrecht. Die konkrete Regelung über die Zustellfiktion mit entsprechender Wirkung für die Beschwerdefrist wurde der Großverfahrensbestimmung in § 44f Abs. 1 AVG nachgebildet. Konsequenterweise ist ab dem Tag der Kundmachung im Internet solchen Personen ebenso Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren*."

Weiter wird hier auch auf § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 verwiesen, wonach Einwendungen oder Gründe die erstmals in einer Beschwerde vorgebracht werden nur zulässig sind, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein minderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtli-

chen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

Somit ist nunmehr zwischen Parteien im Verfahren und Personen mit Beschwerderecht, welche jedoch im Beschwerdefall hinsichtlich ihrer Versäumnis nachweisen müssen, dass sie kein Verschulden oder nur ein minderer Grad des Versehens trifft, zu unterscheiden. Die verspäteten Stellungnahmen haben jedenfalls den Verlust der Parteistellung zur Folge und waren diese Einwendungen mangels Parteistellung zurückzuweisen (siehe Spruchpunkt V.3.).

Die vier erstgenannten Stellungnahmen/Einwendungen langten bei der Behörde vor Erstellung bzw. Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens ein, wurden den Sachverständigen übermittelt und von diesen im Umweltverträglichkeitsgutachten fachlich behandelt bzw. berücksichtigt, insoweit sie ein anderslautendes Ergebnis herbeiführen konnten.

Die sechs letztgenannten Stellungnahmen/Einwendungen wurden nach Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens der Behörde übermittelt. Diese Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen im Zuge der Verhandlung fachlich behandelt.

Die Agrana Zucker GmbH mit Sitz in der Josef-Reither-Straße 21-23 in 3430 Tulln ist keine Partei und hat Ihre Parteistellung auch gar nicht behauptet sondern diese Stellungnahme auf Wunsch mehrerer nicht näher genannten Parteien im Verfahren abgegeben. Es handelt sich bei dieser Stellungnahme somit um eine (verspätete) „Jedermanns-Stellungnahme“ im Sinne des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000.

Ebenso kommt politischen Parteien grundsätzlich keine Parteistellung zu, weshalb es sich auch bei der Stellungnahme der „Grünen Linz-Land“ vom 10. Februar 2017 um eine verspätete „Jedermanns-Stellungnahme“ im Sinne des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 handelt.

Weiters begründet die - in der während der Verhandlung für die Parteien gewährten weiteren Frist bis zum 30. Juni 2017 - erstmals eingegangene schriftliche Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz vom 15. Mai 2017 ebenfalls keine Parteistellung bzw. ändert sich wegen deren verspäteter Vorlage nichts mehr am Verlust der Parteistellung.

Die Landeshauptstadt Linz hat rechtzeitig innerhalb der Auflage- und Einwendungsfrist Einwendungen hinsichtlich Lärm und Erschütterung an der Pyhrnbahn im Westen des Stadtteils Keferfeld-Öd erhoben. Auch die ergänzend vorgelegte Stellungnahme der Landeshauptstadt Linz wurde von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten fachlich behandelt (Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4, Punkt 2.1.3 B3 Seite 80).

Mit 15. Mai 2017 wurde auch seitens der Wirtschaftskammer Oberösterreich, Hessenplatz 3, 4020 Linz, vertreten durch KommR Dr. Rudolf Trauner, Dr. Walter Bremberger, MBA erstmal im Verfahren eine Stellungnahme vorgelegt.

Zur Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich ist anzumerken, dass diese keine Einwendungen im Rechtssinne enthält. Vielmehr wurde diese Stellungnahme im Zuge der Anhörung gemäß § 4 Abs. 1 HIG erstattet, welches für die gesetzlichen Interessensvertretungen jedoch keine Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren begründet.

Die Wirtschaftskammer Oberösterreich verweist hinsichtlich des vorgehenen viergleisigen Ausbaus und insbesondere hinsichtlich der vorgesehenen Trasssenverschwenkung zum Flughafen auf das aus Ihrer Sicht gegebene öffentliche Interesse:

- Das Infrastrukturprojekt befindet sich im Zentrum eines der stärksten Wirtschaftsräume Österreichs. Die Wirtschaftsregion Linz-Wels belegt Platz 1 im Ranking der NUTS 3-Regionen Österreichs, gemessen am Bruttoregionalprodukt pro Einwohner 2014.
- Oberösterreich trägt als führendes Exportbundesland rd. ein Viertel zu den gesamtösterreichischen Exporten bei. Dabei bedeutet das Vorhandensein und das optimale Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger einen großen Standort- und Wettbewerbsvorteil.
- Im und rund um das Flughafengelände sind bereits jetzt zahlreiche Unternehmen angesiedelt. Das Flughafenumfeld ist jedoch auch eines der bedeutendsten Areale für zukünftige Betriebsansiedlungen.Voraussetzung für die Erschließung neuer Gewerbegebiete ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur.
- Die Anbindung des Flughafens an die Weststrecke erfüllt keineswegs nur den Zweck als Zubringerfunktion für Flugpassagiere und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens selbst. Mit dem viergleisigen Ausbau und der Verschwenkung über den Flughafen besteht di einmalige Chance der Weiterentwicklung des Flughafens zu einem trimodalen Verkehrsknoten mit Bahn, Flughafen und Straßennetz unter Einbindung des öffentlichen Verkehrs.
- In weiterer Folge sind verdichtete S-Bahn-Intervalle mit einem Halt der S-Bahn am Flughafen, der Ausbau der Busverbindung zum Flughafen und die dort vorhandenen Parkplätze für Pendler ein starker Anreiz auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und die angespannte Verkehrssituation im Großraum Linz zu entlasten.
- Die so geschaffene Nahverkehrsdrehscheibe wirkt als Arbeits- und Wirtschaftsmotor für diegesamte Region, da die von den Unternehmen dringend benötigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leichter zu ihrem Arbeitsort gelangen.
- Die bestehende zweigleisige Bahnstrecke führt mitten durch bebautes Gebiet. Ihr Ausbau am Bestand hätte daher auch massive Nachteile für die historisch an der Weststrecke gewachsenen Ortszentren. Die Verlegung der Trasse ermöglicht hingegen völlig neue Entwicklungschancen.

Fachlich wurde die Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich dennoch von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelt (Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4, Punkt 2.2.1 C1 Seite 82) und bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 3 HIG berücksichtigt.

Zur Stellungnahme der Flughafen Linz GmbH, Flughafenstraße 1, 4063 Hörsching vom 16. Mai 2017 ist anzumerken, dass seitens des Flughafens Linz eine Stellungnahme innerhalb der Stellungnahme- und Einwendungsfrist erfolgt und somit eine aufrechte Parteistellung anzunehmen ist.

II.7 Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit den sonstigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein Zeitplan am 10. Dezember 2015 auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Aufgrund der großen Anzahl an Einwendungen und dem dadurch entstandenen höheren Zeitaufwand der Sachverständigen konnten die angepeilten knappen Fristen nicht eingehalten werden.

Die Erlassung des Bescheides verzögerte sich auch dadurch, weil mit Erkenntnis des VwGH vom 9. Februar 2017, Zl. 2011/06/0202, Ro 2014/03/0035-6, der UVP-rechtliche Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für das Hochleistungsstreckenbauvorhaben Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn km 188,643 – km 190,846 vom 23. September 2013, GZ. BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013, infolge Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufgehoben wurde.

Seitens des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung wurden der Projektwerberin die Ergebnisse einer Gefahrenzonenplanung für den Grundbach und den Krumbach vom März 2016 zur Kenntnis gebracht. Diese Gefahrenzonenplanung stellt ein nach dem Stande der Technik erstelltes Fachgutachten für den Hochwasserabfluss dar und ist somit aktueller Stand des Wissens. Die in diesem Fachgutachten verwendeten hydrologischen Datengrundlagen (HQ30 Abfluss, HQ100 Abfluss) für den Grundbach und Krumbach weichen in Teilen wesentlich von jenen Datengrundlagen ab, welche in die UVE-Einreichunterlagen 2014 der Projektwerberin Eingang fanden.

Aufgrund dieser aktuellen Daten war von einer anderen Betroffenheit der Anrainer auszugehen und darüber hinaus war aucfh von einem größeren Kreis betroffener Anrainer auszugehen.

Da sowohl die im obzitierten Erkenntnis vom Verwaltungsgerichtshof getätigten Aussagen auch im gegenständlichen Verfahren als auch die nunmehr geänderten hydrografischen Daten zu berücksichtigen waren, wurde der Antragstellerin mit Schreiben vom 9. Februar 2017, GZ. BMVIT-820.378/0004-IV/IVVS4/2017 ein Verbesserungsauftrag hinsichtlich der wasserbautechnischen und der Lärmunterlagen gegeben.

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

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde das UVP-Gutachten von den Gutachtern für die Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter; Eisenbahnbautechnik; Eisenbahnbetrieb; Elektrotechnik; elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung; Ökologie (einschließlich Gewässerökologie); Boden, Agrarwesen; Luft und Klima; Lärm; Erschütterungen; Humanmedizin; Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser; Abfallwirtschaft; Forstwesen einschl. Wald- und Wildökologie sowie Luftfahrt erstellt.

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

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde weiters die Frage nach der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des Projektes fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zum Umweltverträglichkeitsgutachten erbrachten gutachterlichen Ausführungen.

III.1 Umweltverträglichkeitsgutachten

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

Fragenbereich 1: Alternativen, Nullvariante, Trassenvarianten

Fragenbereich 2: Konkretisierte Fragen an die Gutachter zu Auswirkungen, Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle
Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes
Fragenbereich 4: fachliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen

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

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

Im Fragenbereich 3 wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes beurteilt. Dabei wurden insbesondere die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen, Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen beurteilt.

Von den Fachgutachtern im UVP-Verfahren wurden auch Maßnahmen definiert, die über die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und aufgelisteten Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

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

Die Sachverständigen kamen in ihren Gutachten zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

III.1.1 Fachgebiet Luftfahrt:

Untersuchungsraum: Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist für die Beurteilung der Sicherheit der Luftfahrt ausreichend gewählt.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Aus luftfahrttechnischer Sicht kann festgehalten werden, dass weder durch geprüfte Alternativen als auch bei einem Unterbleiben des Vorhabens im Bereich der relevanten An- und Abflugbereiche des Flughafens Linz keine wesentlichen Veränderungen eintreten. Sowohl die bestehende Strecke als auch die neu errichtete Strecke kommen innerhalb der roten Zone der für den Flughafen Linz mit Verordnung des Bundesministers für Lan-

desverteidigung vom 05.07.1961 festgelegten Sicherheitszone zur Ausführung. Somit sind grundsätzlich dieselben Auswirkungen der Eisenbahnanlage auf die Sicherheit der Luftfahrt zu prüfen.

Ist-Zustand: Hinsichtlich der bestehenden Auswirkungen des Luftverkehrs wurde seitens des Sachverständlichen insbesondere auf die Planeinlagen Siedlungswesen – Ist Zustand (Einlagezahlen 05-01.03, 05- 01) zurückgegriffen.

Auswirkungen des Vorhabens: Die Luftfahrt stellt grundsätzlich kein umweltrelevantes Genehmigungskriterium dar. Der Betrieb der geplanten Anlage führt zu keiner Erhöhung des (jedenfalls zu beachtenden) Gefährdungspotentiales für die Luftfahrt verglichen mit der bestehenden Situation. Die Bauphase ist in Bezug auf die Sicherheit der Luftfahrt als kritischer anzusehen. Diesem wird einerseits durch Maßnahmen als auch andererseits durch Detailplanungen und Abstimmungen unmittelbar vor dem Baubeginn entgegengewirkt.

III.1.2 Fachgebiet Eisenbahnbetrieb:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum für das gegenständliche Vorhaben wurde in einzelne Teilräume gegliedert, um eine systematische Bearbeitung des Untersuchungsraums in überschaubare räumliche Einheiten sowie eine einheitliche Gliederung aller UVE-Berichte zu ermöglichen. Die Untergliederung orientierte sich an vorhabensbezogenen Aspekten.
Das Projektgebiet des Vorhabens wurde in folgende Teilräume untergliedert, die sowohl die Bestandsstrecke als auch die Neubaustrecke umfassen:

- Teilraum Linz – Leonding (ca. km 190,3 – ca. km 193,5)
- Teilraum Pasching – Hörsching (ca. km 193,5 – ca. km 200,1)
- Teilraum Oftering – Marchtrenk (ca. km 200,1 – ca. km 206,0)

Aus Sicht des Sachverständigen wird für das genannte Fachgebiet festgestellt, dass der von der Projektwerberin ausgewählte Untersuchungsraum aus fachlicher Sicht ausreichend groß und nachvollziehbar gewählt wurde.

Alternativen, Trassenvarianten: Aus der Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb kann festgehalten werden, dass unter Berücksichtigung der (eisenbahnbetrieblichen) Projektziele

- Erhöhung der Streckenkapazität durch Errichtung einer viergleisigen, elektrifizierten Neubaustrecke (HL1-Strecke für Fernverkehr und HL2-Strecke für Regionalverkehr) mit Hochleistungsstreckencharakter als Teil eines europäischen und österreichischen Hauptkorridors der Eisenbahn,
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (HL1-Strecke) auf Vmax 230 km/h zur Fahrzeitverkürzung im Personenfernverkehr,
- Anbindung des Flughafens Linz an die Westbahn durch Trassenführung über den Flughafen mit Errichtung eines attraktiven Nahverkehrsknotens,

- Eignung der HL1- und der HL2-Strecke für Mischverkehr (internationaler und nationaler Personenfernverkehr rund Personennahverkehr im Großraum Linz sowie internationaler und nationaler Güterverkehr)

das Erfordernis des Vorhabens „Viergleisiger Ausbau des Abschnittes Linz – Marchtrenk der HL-Strecke Wien - Salzburg“ dargelegt und begründet ist.

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt. Die im Variantenauswahlverfahren angewendeten Kriterien für die Ermittlung der optimalen Trasse sind ebenso nachvollziehbar und plausibel.

Nullvariante: Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile bei einem Unterbleiben des Vorhabens sind nachvollziehbar und es bestehen aus fachlicher Sicht gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Ist-Zustand: Als Grundlage für die betriebliche Beurteilung wird das Betriebsprogramm Bestand (Fahrplan 2010/11) herangezogen.

Auswirkungen des Vorhabens: Durch die Realisierung des Vorhabens werden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verankerten Aspekte der langfristigen verkehrspolitischen Zielsetzungen und die wesentlichen (eisenbahnbetrieblichen) Projektziele, Erhöhung der Streckenkapazität durch Errichtung einer viergleisigen, elektrifizierten Neubaustrecke (HL1-Strecke für Fernverkehr und HL2-Strecke für Regionalverkehr) mit Hochleistungsstreckencharakter als Teil eines europäischen und österreichischen Hauptkorridors der Eisenbahn, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (HL1-Strecke) auf Vmax=230 km/h zur Fahrzeitverkürzung im Personenfernverkehr, Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching an die Westbahn durch Trassenführung über den Flughafen Linz mit Errichtung eines attraktiven Nahverkehrsknotens und Eignung der HL1- und der HL2-Strecke für Mischverkehr (internationaler und nationaler Personenfernverkehr und Personennahverkehr im Großraum Linz sowie internationaler und nationaler Güterverkehr) erreicht.

III.1.3 Fachgebiet Erschütterungen:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum für das Vorhaben wird in einzelne Teilräume gegliedert, um eine systematische Bearbeitung des Untersuchungsraums in überschaubaren räumlichen Einheiten sowie eine einheitliche Gliederung aller UVE-Berichte zu ermöglichen Die Teilraumgliederung orientiert sich an vorhabensbezogenen sowie an landschaftsräumlichen Aspekten. Das Projektgebiet des Vorhabens wurde in folgende Teilräume untergliedert, die sowohl die Bestandsstrecke als auch die Neubaustrecke umfassen:

- Teilraum Linz – Leonding
- Teilraum Pasching – Hörsching

- Teilraum Oftering – Marchtrenk

Für die Bearbeitung des Fachbereiches Erschütterungen konzentrieren sich die Untersuchungen auf einen Streifen von 50 m Breite beidseits der Strecke. Die in der UVE vorgenommene Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte gemäß der ÖNORM S 9012 (2010) und somit entsprechend dem Stand der Technik.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Aus erschütterungstechnischer Sicht ergeben sich hinsichtlich

- der geprüften Alternativen und
- der Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten sowie
- der Bewertung der Nullvariante

keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Da sich die verschiedenen Szenarien bezüglich der Erschütterungsimmissionen nur in vernachlässigbarem Ausmaß unterscheiden, besitzen sie in diesem Fall auch nur untergeordnete Bedeutung für die Trassenwahl.

Ist-Zustand: Für die Ist-Situation wurden die Baustruktur der Anrainergebäude erhoben, Immissionsmessungen in zahlreichen Objekten an der Strecke durchgeführt und das Ausbreitungsverhalten des Untergrundes ermittelt.

Auswirkungen des Vorhabens: Die Darstellung der Auswirkungen auf den Menschen folgt der ÖNORM S 9012 (2010) und ist somit ausreichend.

Bauphase:
Da es unvermeidlich ist, dass Bauarbeiten verhältnismäßig starke Erschütterungen hervorrufen, ist es erforderlich, sowohl die Bauarbeiter als auch die Anrainer vor unzulässigen Immissionen zu schützen. Um jede Gefährdung der Gesundheit der unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer der Baustelle auszuschließen, dürfen die Auslösewerte der VOLV nicht überschritten werden. Diese Verordnung ist vom Bauunternehmer einzuhalten. Untersuchungen mit verschiedenen im Tiefbau verwendeten Maschinen und Fahrzeugen haben bereits vor längerer Zeit gezeigt, dass von konstruktiver Seite her Maßnahmen getroffen werden, die über den Gesundheitsschutz hinaus auch erschütterungsbedingte Ermüdungserscheinungen vermeiden sollen, um die Leistungsfähigkeit der betroffenen Arbeitskräfte zu erhalten (P.u.S.Steinhauser, ÖIAZ, 1984). Dies bestätigt auch die Statistik der AUVA, in der kein einziger Fall einer Berufskrankheit durch Ganzkörpervibrationen aufscheint.

Die Erschütterungen nehmen aber mit zunehmender Entfernung deutlich ab. Daher ist der erforderliche Gesundheitsschutz der Anrainer durch die Einhaltung der VOLV-Auslösewerte auf der

Baustelle ebenfalls gesichert, zumal diese Werte jenen der VDI 2057 Blatt 1, die allgemein gültige Angaben für den Gesundheitsschutz enthält, entsprechen.

Da die Bauarbeiten nur untertags erfolgen, ist die Nachtruhe bzw. der Schutz vor Aufwachreaktionen jedenfalls gesichert.

Betriebsphase:
Im UVE-Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall sind auf der Basis der Bestandsimmissionen (vergl. Tabelle 2-1) umfangreiche Prognosen für den Bahnverkehr 2025+ erstellt worden.

Ab km 204,8 ist zusätzlich noch der Güterzugsverkehr auf der Schleife Traun-Marchtrenk zu berücksichtigen, der auf der HL-2 Strecke bei Tag 34 und bei Nacht 27 zusätzliche Güterzüge vorsieht.

Bei der Immissionsbeurteilung ist gemäß ÖNORM S 9012 zwischen Streckenabschnitten mit und ohne Vorbelastung zu entscheiden. In den Streckenabschnitten km 190,300-194,100 sowie km 199,700-206,038, in denen die Vorbelastung der Bestandsstrecke besteht, gelten die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz und in dem Neubauabschnitt km 194,100-199,700 ohne Vorbelastung jene für guten Erschütterungsschutz.

Die im UVE-Gutachten dargestellten Prognoseannahmen und -voraussetzungen wurden einer Überprüfung unterzogen und sind mit einer Ausnahme als zutreffend zu beurteilen. Diese Ausnahme betrifft das Haus Lindenlacherstraße 2 (Hof Roitner) bei km 198,3. Die Immissionsprognose für diesen Vierkanthof basiert auf den Immissionsmessungen vom Objekt Neufahrn 8, ebenfalls einem Vierkanthof. Dieser Ansatz ist als zu optimistisch anzusehen.

Nach Tabelle 4-3 (ER) (Tabelle 12 im Umweltverträglichkeitsgutachten) befindet sich neben den drei Objekten mit nicht ausreichendem Erschütterungsschutz (Häuser Paschingerstraße 15, Paschingerstraße 27 und Steinkellnerstraße 33) auch das Haus Lindenlacherstraße 2 in einer grenzwertigen Immissionssituation.

Für den erweiterten Beurteilungsraum Linz-Wels wird im UVE-Fachbericht die Einhaltung der Erschütterungsrichtwerte durch Messungen begründet vorhergesagt.

III.1.4 Fachgebiet Forstwesen, Wald- und Wildökologie

Untersuchungsraum: Der für Waldökologie und Forst notwendige Untersuchungsraum (gegliedert in 3 Teilräume) erfolgte derart, dass die Beurteilung der Auswirkungen für dieses Fachgebiet abgedeckt ist. Der engere Untersuchungsraum wurde als Korridor mit 500m Breite festgelegt, damit ist sichergestellt, dass hinreichend auch die relevanten Auswirkungen für das Materienverfah-

ren Forst (Rodungsverfahren) beurteilt werden können. Analog wurde für Wildökologie und Jagd der Korridor mit 800m Breite festgelegt. Dadurch wird jedenfalls der direkt durch das Vorhaben beanspruchte Raum erfasst. Für die großräumigere Betrachtung der regionalen und überregionalen Lebensraumbeziehungen wurde der Untersuchungsraum hinreichend ausgedehnt und folgt jeweils den Erfordernissen der zu untersuchenden relevanten Indikatorarten. Zusammenfassend ist der Untersuchungsraum für beide Fachgebiete nach Stand der Technik abgegrenzt worden.

Alternativen, Trassenvarianten: Im Fachbeitrag "Trassenauswahlverfahren" und Fachbeitrag „Alternativenprüfung Rübenverladeplatz" wird die Trassenentwicklung aus den ursprünglich fünf Trassenvarianten dargelegt. Daraus ging die Trassenvariante SUED4-RV wegen der Vorteile der geringeren betrieblichen Beeinträchtigungen, der einfacheren Bauherstellung, der Verringerung der Lärm-und Erschütterungsbelastung im Siedlungsbereich und der besseren Entwicklungspotenziale als geeignetste Trasse hervor.

Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt. Die im Variantenauswahlverfahren angewendeten Kriterien für die Ermittlung der optimalen Trasse sind nachvollziehbar und plausibel. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass aus waldökologischer/forstlicher Sicht einerseits und aus wildökologischer/jagdlicher Sicht andererseits die alternativen Trassenvarianten weder mit nennenswert positiven noch erheblich negativen Auswirkungen behaftet sind. Entscheidend ist daher, dass forstliche/jagdliche Aspekte die Trassenfindung nicht wesentlich beeinflusst haben.

Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile bei den geprüften Trassenvarianten sind nachvollziehbar und es bestehen aus fachlicher Sicht gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Nullvariante: Sowohl in der UVE-Zusammenfassung (Einlage 01-01.04) als auch im Fachbeitrag „Projekt Begründung und Alternativen" und dem relevanten UVE-Fachbericht „Forstwirtschaft und Jagd" (Einlage 06-03.08) wird auf die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens eingegangen.

Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile bei einem Unterbleiben des Vorhabens sind nachvollziehbar und bestehen aus fachlicher Sicht gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Ist-Zustand: Die Erhebung der Ist-Situation für den Wald erfolgt anhand der Kriterien „Waldflächenausstattung", „Waldfunktion" und „Waldtextur". Die Erhebung der Ist-Situation betrachtet wildökologische und jagwirtschaftliche Aspekte und bezieht sich auf die Kriterien der Lebensraumeignung und vorhandener Lebensraumbeziehungen sowie auf die jagdwirtschaftliche Attraktivität der

einzelnen Reviere. Die Bezug habenden Pläne in der UVE finden sich unter den Einlagezahlen 06.03.09 (Forstwirtschaft/Forstwesen) und 06-13.11 (Jagd/Wildökologie).

Auswirkungen des Vorhabens: Die untersuchten Kriterien „Störung von Wildlebensräumen“, die insbesondere die Thematik der Flächenbeanspruchung/Flächenverluste von Wildhabitaten umfasst, „Beeinträchtigungen von Lebensraumbeziehen“, die insbesondere die Thematik der Raum-/Zeitschemata, Wechselbeziehungen, Barrierewirkungen, udgl. umfasst, sowie „Verlust von jagdwirtschaftlich nutzbarem Terrain“, die insbesondere die Thematik der Revierbewirtschaftung umfasst sind für eine Beurteilung ausreichend. Die spezifische Einschätzung der Eingriffsintensität wird in der Tabelle 32 dargelegt. Die tatsächliche Beurteilung der Wirkungen und letztlich der Eingriffserheblichkeit, getrennt nach Bau- und Betriebsphase in den Teilräumen (Kapitel 5.6) ist nachvollziehbar und ausreichend.

Eine Beeinflussung der relevanten Wild-Indikatorarten durch Erschütterungen ist nicht messbar, zumal die Erschütterungen von der Baustelle nach außen hin rasch abklingen und für das Wild dann nicht mehr merkbar sind. Das zu erwartende Meidungsverhalten gegenüber dem Baustellenbereich beschränkt sich auf relativ kleine Aktionsradien in der Bauphase. In der Betriebsphase wird – und dies zeigen zahlreiche empirische Untersuchungen – der Einfluss durch Erschütterungen durch Habituation überwunden. Sie sind de facto vernachlässigbar.

Es gibt keine wissenschaftlichen Untersuchungen bezüglich Beeinflussung von Wildtieren durch elektromagnetische Felder. Auch hier zeigen empirische Erfahrungen entlang von Bahnstrecken, dass Beeinflussungen dieser Art praktisch nicht messbar und de facto vernachlässigbar sind. Hingewiesen wird diesbezüglich auf Erfahrungen bei 380 kV-Leitungen, wo Masten als Brutplätze für Greifvögel nachgewiesen sind und Niederwild in Biotopmaststandorten häufig erfolgreich brüten, bzw. diese Bereiche als Deckung häufig aufsuchen.

Für die Bauphase wurden die Eingriffe in die relevanten Wildhabitate dargestellt. Diese Eingriffe betreffen lineare Strukturelemente und beeinträchtigen lokal die Leitfunktionen. Weiters wird insbesondere auf die landwirtschaftlich genutzten Revierflächen (vor allem für Niederwild) hingewiesen, wo nicht nur die direkte Fläche sondern großräumig funktionell die Störwirkungen zu betrachten sind. Dies betrifft vor allem die GJ Pasching, die auf der gesamten West-Ost-Länge durch das Vorhaben zerschnitten wird und wo mit einem hohen Flächenverlust zu rechnen ist. Die GJ Leonding und Hörsching sind vor allem in der Bauphase durch die Beanspruchung mit Baustelleneinrichtungsflächen samt Störwirkungen betroffen. Letztlich ist die Flächeninanspruchnahme nicht nur der Habitate sondern auch auf Revierebene relevant: GJ Hörsching 23 + 8 ha (= 1,1 % bezogen auf die gesamte Revierfläche), GJ Leonding 27,4 + 9,7 ha (= 1,5 % zusammen mit TR Leonding), GJ Pasching 22,1 ha (=1,8 %), GJ Oftering 16,4 ha (= 1,2 % der Revierfläche) und GJ Marchtrenk 29,4 ha (= 1,2 % der Revierfläche) dauerhafter Flächenverlust in jagdlich nutzbaren Bereichen. Er liegt in allen betroffenen Revieren < 2 % der Jagdbetriebsfläche.

Die Eingriffserheblichkeit ist in Abhängigkeit von der Sensibilität der Teilräume und der Eingriffsintensität zu sehen. Klarerweise steigt die Sensibilität und letztlich auch die Attraktivität von Revieren und Habitaten mit dem Abstand von Siedlungsräumen und Stadtrandgebieten. So ist die Sensibilität im TR Linz-Leonding gering, die Sensibilität im TR Pasching - Hörsching mäßig und im TR Oftering-Marchtrenk hoch. Die differenzierte Vorbelastung wirkt sich entscheidend auf die Eingriffserheblichkeit aus und wurde berücksichtigt.

Die Eingriffserheblichkeit ist sowohl für Bau- als auch Betriebsphase im Teilraum Linz-Leonding „gering“, im Teilraum Pasching-Hörsching „mittel“ und im Teilraum Oftering-Machtrenk mit „hoch“ zu bewerten.

Die Beeinflussung von Wildtieren durch Zerschneidungseffekte ist bereits in der Bauphase zu betrachten. Die Baustellenbereiche werden in jedem Fall während der Bauaktivitäten gemieden und klein- bis größerflächig umgangen. In Phasen der Bauruhe (z.B. in der Nacht) werden auch Baustellenbereiche aufgesucht, auf kurzen Strecken gequert, udgl. In dieser Phase ist in jedem Fall mit einer Veränderung des Raum-/Zeitschemas zu rechnen. Man kann hier durchaus von temporären Zerschneidungseffekten sprechen, da in dieser Zeit bestimmte Wechsel nicht angenommen, bzw. verlagert werden. Schalenwild „stellt sich um“, Niederwild meidet generell die Baueinflussbereiche und zieht sich in ungestörtere Bereich zurück.

Wesentlich für die Zerschneidungseffekte ist jedoch die Betrachtung der Betriebsphase. Vorbelastung: Die Westbahn zwischen Linz-Marchtrenk ist eine Hauptachse des öffentlichen Personennahverkehrs, die Frequenzen von bis zu 10 Eil- u. Regionalzügen (= 240 Züge/24 h) ergeben bereits jetzt gemäß RVS 04.03.12 Wildschutz eine Kategorie „Starke Teilbarriere II“ mit deutlichem Zerschneidungseffekt und eingeschränkten Wechselmöglichkeiten, insbesondere für das Schalenwild. Aufgrund der strengen Lärmschutzbestimmungen sind auf zahlreichen Streckenabschnitten Lärmschutzwände verpflichtend vorgesehen. Mit dieser „Zusatzbelastung“ wird die Bahnstrecke (ohne Maßnahmen von Wildquerungseinrichtungen) zur Kategorie „Vollbarriere“. Selbst dort, wo Lärmschutzwände nur 1-seitig vorgesehen sind, müssen aus Sicherheitsgründen auf der gegenüberliegenden Seite in jedem Fall Wildschutzzäune errichtet werden, um „Ökofallen“ zu vermeiden. So sind im Teilraum Linz-Leonding fast auf gesamter Länge Lärmschutzwände vorgesehen, eine 270m lange Lücke muss gezäunt werden, um eine Wildfalle zu vermeiden. IM Teilraum Pasching-Hörsching wird die Bahntrasse auf gesamter Länge beidseitig mit Lärmschutzwänden ausgestattet. Wenngleich die Bestandsstrecke (km 194,0 bis 200,0) abgetragen wird und dadurch bisherige Barrierewirkungen entfallen, stellt dies kaum eine Verbesserung in der Lebensraumvernetzung dar. Auch der Teilraum Oferting-Marchtrenk wird fast durchgehend mit Lärmschutzwänden ausgestattet, lediglich vor dem Ortsbeginn von Marchtrenk sind keine Lärmschutzwände vorgesehen, diese bestehende Wildquerungsmöglichkeit bleibt aufrecht.

Ohne Maßnahmen ist daher die Eingriffserheblichkeit durch Zerschneidungseffekte für Wildtiere sehr hoch.

Für Wildtiere ergibt sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine messbare Beeinflussung durch allfällig qualitative Veränderungen des Wasserhaushalts. Dem Projekt liegen umfassende Planungen für ein Entwässerungskonzept vor. Dem Kapitel 6.4.5 Grundwasser (Einlage 01-01.04 UVE-Zusammenfassung) ist zu entnehmen, dass in qualitativer Hinsicht in der Bauphase geringe Auswirkungen (z.B. durch Trübeeintrag) nicht auszuschließen ist. Die empirischen Erfahrungen zeigen, dass allfällig beeinträchtigte Wässer zum Schöpfen und zur Wasseraufnahme in natürlicher Art und Weise vom Wild gemieden werden und alternative Wasserspendermöglichkeiten in der Region aufgesucht werden. Weiters ist diesem Kapitel zu entnehmen, dass in der Betriebsphase im Normalbetrieb für das Schutzgut Wasser keine Gefährdung gegeben ist. Aufgrund der sehr strengen Vorschreibungen aus dem WRG 1959 idgF ist diesbezüglich mit keinen relevanten Auswirkungen beim Wild zu rechnen.

Für Wildtiere ergibt sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine messbare Beeinflussung durch allfällig quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts. Dem Kapitel 6.4.5 Grundwasser (Einlage 01-01.04 UVE-Zusammenfassung) ist zu entnehmen, dass „…quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser sowohl in der Bau- als auch Betriebsphase nahezu auszuschließen sind.“ Aufgrund der sehr strengen Vorschreibungen aus dem WRG 1959 idgF ist diesbezüglich mit keinen relevanten Auswirkungen beim Wild zu rechnen.

Zum Schutz der Ökosysteme und Vegetation (gegenständlich: Waldvegetation) existieren immissionsseitige Grenzwerte. Diese finden sich in der 2. VO gegen forstschädliche Luftverunreinigungen sowie in der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und Vegetation, Bundesgesetzblatt BGBL 298/2001. In der Beilage 04-04.01 Luftschadstoffe werden die Auswirkungen des Vorhabens (und damit die Eingriffserheblichkeit) auch auf das Schutzgut Pflanzen/Wald anhand dieser Grenzwerte beurteilt. Relevant ist die Vorbelastung, die für alle Teilräume seitens des Schadstoffgutachters mit „mäßig“ eingestuft wurde. Die BIN-Ergebnisse zeigen bei SO2 generell eine Unterschreitung der Grenzwerte, fallweise eine geringfügige Überschreitung. Relevant ist lediglich die Betrachtung der Bauphase. In der Betriebsphase werden geringe Restbelastungen (TR Linz-Leonding, TR Oftering-Marchtrenk) und mittlere Restbelastungen im TR Pasching-Hörsching prognostiziert, so dass die relevanten Grenzwerte auch für die Vegetation eingehalten werden und somit keine Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden.

In der Bauphase liegen die baubedingten Staubdepositionen durchgehend weit unterhalb des Grenzwertes von 210 mg/m².d. Auch beim NO_x-Jahresmittelwert kommt es zu keiner Überschreitung der Irrelevanzschwelle. Insbesondere die Waldflächen in Nähe der Hauptbaustelleneinrichtungsfläche Ost und südlich der Hauptbaustelleneinrichtungsfläche Mitte wurden betrachtet, da hier von höheren Emissionen auszugehen ist. Auch hier kommt es zu keiner Grenzwertüberschreitung, wenngleich die Vorbelastung mit 28,2 µg/m³ knapp unter dem JMW-Grenzwert von 30 2 µg/m³ zu liegen kommt. Selbst wenn es kurzfristig zu Überschreitungen kommen würde, reicht das Auskämmungs- u. Filterpotential des Waldes in jedem Fall aus, um diesen Schadstoffen zu be-

gegnen. Messbare Beeinträchtigungen bei der Vitalität und/oder Ertragsniveau sind keinesfalls zu erwarten.

III.1.5 Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum für das gegenständliche Vorhaben wird in einzelne Teilräume gegliedert, um eine systematische Bearbeitung des Untersuchungsraums in überschaubaren räumlichen Einheiten sowie eine einheitliche Gliederung aller UVE-Berichte zu ermöglichen. Die Teilraumgliederung orientiert sich an vorhabensbezogenen sowie an landschaftsräumlichen Aspekten. Das Projektgebiet des Vorhabens wurde in folgende Teilräume untergliedert, die sowohl die Bestandsstrecke als auch die Neubaustrecke umfassen:

- Teilraum Linz – Leonding
- Teilraum Pasching – Hörsching
- Teilraum Oftering – Marchtrenk

Für die dargestellten drei Teilräume erfolgt im Fachbericht der UVE die Beschreibung und Beurteilung von Ist-Situation, Auswirkungen sowie Maßnahmen und Restbelastung.

Grundwasser unterliegt einer ständigen Veränderung und muss daher großräumiger betrachtet werden. Für die vorliegende Beurteilung wird ein 500 m Pufferstreifen zum linienförmigen Projekt oberstromig wie unterstromig des bestehenden und des in Teilabschnitten neuen Trassenverlaufes gewählt. Diese Begrenzung beruht auf den Ergebnissen diverser Baugrundgutachten und Pumpversuchen im nahen und entfernteren Projektgebiet, wo überwiegend grundwasserführende, durchlässige bis stark durchlässige Terrassenschotter mit eher großen Flurabständen (>5 m) erkundet werden konnten. Auch die vorherrschende Grundwasserströmungsrichtung, welche im Wesentlichen nach ESE gerichtet ist und demnach nahezu parallel oder im flachen Winkel zur Bahntrasse verläuft, führt dazu, dass die Querausdehnung des Untersuchungsraumes auf die oben beschriebene 500 m Zone beschränkt werden konnte.

Die Grenzen des Untersuchungsraumes sind für den Fachbereich Geologie – Hydrogeologie – Geotechnik und Grundwasser ausreichend bemessen, plausibel und nachvollziehbar.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Aus geologisch – hydrogeologischer Sicht sind die gewählten Kriterien des Auswahlverfahrens für die Strecke ausreichend, plausibel und geeignet, die Auswirkungen vergleichend darzulegen. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin bzw. deren Projektanten.

Die Standortvorteile bzw. Standortnachteile für die Rübenverladeplätze wurden aus geologisch – hydrogeologischer Sicht durch die Projektwerberin nicht im erforderlichen Detail beschrieben. Auf

Grund der Fachkenntnis des SV für Geologie – Hydrogeologie – Geotechnik und Grundwasser sind aber Aussagen über die quantitativen bzw. qualitativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper und somit auf die Umweltverträglichkeit für diesen Fachbereich möglich. Auch wenn der Auswahlstandort für den Rübenverladeplatz unter konkreten zwingenden Maßnahmen aus fachlicher Sicht umweltverträglich ist, ergeben sich aus Gründen des qualitativen Grundwasserschutzes Abweichungen zur Einschätzung der Projektwerberin.

Ist-Zustand: Das Projektgebiet liegt zur Gänze im Bereich der Talflur nördlich der Traun und erstreckt sich von Linz im Osten bis Marchtrenk im Westen. Unter einer geringmächtigen Mutterbodenschicht oder anthropogenen Anschüttungen treten zumeist Löss (äolisches Sediment) und dessen Verwitterungsprodukt Lösslehm auf. Darunter liegen risszeitliche Schotter (alluviale, sandige Kiese) der Hochterrasse. Nach Südwesten hin, im Bereich um Marchtrenk, treten bereits würmzeitliche Schotter der Niederterrasse unter nur mehr geringmächtiger Lössbedeckung auf. Die Basis bildet im gesamten Projektgebiet der Schlier, ein marines Sediment, das als Tonstein oder Mergelstein vorliegt.

Als Grundwasserkörper fungiert im gesamten Projektraum der quartäre Kies. Dieser wird dem „Einzelgrundwasserkörper Welser Heide“ zugeordnet und im Wesentlichen von Nordwesten her gespeist. Die Dotation erfolgt dabei vorwiegend durch bereits im Schlierhügelland versickernde Niederschlagswässer sowie durch das Versickern der aus dem Hügelland kommenden Bäche im Bereich der Niederterrasse. Aufgrund der großflächig verbreiteten, feinkornreichen Deckschichten ist die Grundwasserneubildung im unmittelbaren Projektbereich als gering anzusehen. Die generelle Grundwasserströmungsrichtung ist nahezu Traun-parallel nach ESE gerichtet, wobei kleinere Richtungsänderungen aufgrund des bereichsweise ausgeprägten Schlierreliefs auftreten können. Eben dieser Schlier bildet den maßgebenden Grundwasserstauer im gesamten Projektbereich aus.

Quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser seien nach Angaben der Projektanten sowohl in der Bau- wie auch in der Betriebsphase nahezu auszuschließen.
In qualitativer Hinsicht seien in der Bauphase geringe Auswirkungen z.B. durch Trübeeintrag nicht auszuschließen.
In der Betriebsphase bestehe nach Fachmeinung der Projektanten im Normalbetrieb weder durch die geplanten Bauwerke noch durch den Bahnbetrieb eine Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser. Nur im Falle eines außerbetrieblichen Ereignisses („Störfall“) bestehe durch das mögliche Freisetzen von wassergefährdenden Stoffen eine hohe Eingriffsintensität.

Auswirkungen des Vorhabens: In den zur Verfügung gestandenen Unterlagen zur UVE wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf den hydrogeologischen Raum ausreichend dargestellt.

Durch das Vorhaben erfolgt bei antragsgemäßer Durchführung und Umsetzung der vom SV für Geologie – Hydrogeologie, Geotechnik und Grundwasser geforderten zwingenden und empfohle-

nen Maßnahmen im Bereich der Freilandstrecke nur während der Bauphase eine geringe qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers durch flüssige Emissionen.
Während der Betriebsphase erfolgen keine qualitativen Beeinträchtigungen des Grundwassers durch flüssige Emissionen.

Durch die konstruktive Gestaltung der Regelquerschnitte im Bereich der Freilandstrecke können bei einem außerbetrieblichen Ereignis (Störfall) Grundwasserbelastungen durch flüssige Emissionen entweder baulich verhindert oder zeitlich so verzögert werden, dass organisatorische Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers ergriffen werden können.

Mit Ausnahme des Objektes LM19 erfolgen während der Bauphase bei allen anderen Objekten keine oder nur sehr geringe (vernachlässigbar geringe) qualitativen Beeinträchtigungen des Grundwassers durch flüssige Emissionen.

Durch die konstruktive Gestaltung der Objekte (geordnete Entwässerung) können Grundwasserbelastungen durch flüssige Emissionen während der Betriebsphase hintangehalten werden (keine Belastung). Dies gilt auch bei außerbetrieblichen Ereignissen (Störfälle).
Beim Objekt LM19 ist während der Bauherstellung bei Anwendung bodenverbessernder Maßnahmen (DSV Säulen) von einer geringen Belastung des Grundwasserkörpers durch flüssige Emissionen auszugehen.
Im Falle der Errichtung des Objektes LM19 mit Fertigbetonteilen erfolgt keine oder nur ein sehr geringe (vernachlässigbar geringe) qualitative Belastung des Grundwasserkörpers durch flüssige Emissionen.
Durch die konstruktive Gestaltung des Objektes LM19 erfolgen keine Belastungen des Grundwasserkörpers durch den Bahnbetrieb. Dies gilt auch bei außerbetrieblichen Ereignissen (Störfälle).
Bei der Errichtung der Beckenanlagen können bei der Errichtung der Beckenanlagen können bei den Becken 14, 15, 16, 17, 18, 19 und 20 geringe Belastungen des Grundwassers durch flüssige Emissionen erfolgen. Bei den übrigen Beckenanlagen wird der Grundwasserkörper nicht oder nur sehr gering (vernachlässigbar gering) belastet.

Während der Betriebsphase bzw. eines außerbetrieblichen Ereignissen können derartige Grundwasserbelastungen ausgeschlossen werden.

Bei den Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) können bei der BE Fläche West1 während der Verwendungszeit geringfügige Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Bei den anderen BE-Flächen erfolgen während der Verwendungsdauer keine Beeinträchtigungen des Grundwassers durch flüssige Emissionen.

Durch das Vorhaben erfolgt bei antragsgemäßer Durchführung weder während der Bauphase noch des Regelbetriebes eine Änderung des Wasserhaushaltes, da die Trasse nicht in den Grundwasserkörper einbindet und der freie Abstrom des Grundwassers nicht beeinflusst wird.

III.1.6 Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Untersuchungsraum: Der fachspezifische Untersuchungsraum besteht aus der Trasse und den projektgegenständlichen Nebenanlagen, den Entwässerungsanlagen bis zur Einleitung ins Grundwasser bzw. in die Vorfluter Krumbach, Perwenderbach, Grundbach, Hörschingerbach und den verlegten bzw umgebauten Gewässerstrecken soweit merkliche Spiegeländerungen denkbar sind.

Die Auswirkungen des Projekts auf den Hochwasserabfluss wurden im Hinblick auf Auswirkungen für Dritte untersucht und die Hochwassersicherheit der Bahntrasse geprüft. Die Niederschlagswasserableitung von der Bahntrasse ins Grundwasser und in öffentliche Gewässer und Kanäle wurde im Hinblick auf eine Abflussverschärfung für Dritte und qualitative Auswirkungen untersucht und im Hinblick auf die ordnungsgemäße Entwässerung der Bahntrasse und der Nebenanlagen zur Sicherung des Bahnbetriebes. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Grundwasser im Zusammenhang mit den Gewässerschutzanlagen und die Oberflächengewässer wurden ausreichend dargestellt. Der Untersuchungsraum wurde nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Aus wasserbautechnischer Sicht ergeben sich hinsichtlich

- der geprüften Alternativen
- der Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten
- der Bewertung der Nullvariante

keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Da sich die verschiedenen Szenarien bezüglich der nach Stand der Technik erforderlichen Entwässerung der Bahntrasse nur in vernachlässigbarem Ausmaß unterscheiden – lediglich die Nullvariante ist wegen der schlechteren Reinigung und der fehlenden Vorsorge für den Störfall deutlich schlechter zu bewerten – sind wasserbautechnische Vor- oder Nachteile von untergeordneter Bedeutung für die Trassenwahl.

Ist-Zustand: Die Ist-Situation an den Fließgewässern wird in den definierten Untersuchungsräumen anhand folgender
Qualitätselemente erhoben:

- Oberflächenabfluss und
- Oberflächengewässer und ihre Hochwasserabflussräume.

Auswirkungen des Vorhabens: Für die Hochwasserberechnung des Krumbaches bzw. die Auswirkungen des Eisenbahnprojektes wurden die aktuellen Angaben der Gefahrenzonenplanung des Amtes der OÖ Landesregierung zugrunde gelegt. Dadurch kommt es im Vergleich zu den bisher von der Hydrographie bekanntgegebenen Werten zu einer deutlichen Vergrößerung der Hochwas-

serspitze des HQ100 von 12,9 auf 35,0 m³/s. Die Auswirkungen des Projektes wurden mit demselben, anerkannten hydraulischen Modell, wie es bei der Gefahrenzonenplanung verwendet wurde, berechnet. Bei einer derartigen Stationär Berechnung kann die Wirkung des Ersatzretentionsraumes Krumbach (Teil des Eisenbahnprojektes) nicht unmittelbar berücksichtigt werden. Die ausgewiesenen Spiegeländerungen resultieren allein aus den Änderungen des Durchflussquerschnittes – Verlust an Abflussquerschnitt zufolge der Trassenverbreiterung, Gewinn an Abflussquerschnitt durch die Tieferlegung des Geländes, Tieferlegung der Gerinnesohle, Verbreiterung der Sohle, Aufsteilung der Böschungen. Im Folgenden wird die zusätzlich positive Wirkung des Ersatzretentionsraumes Krumbach auf die Wasserspiegellagen gerinneabwärts abgeschätzt. Die Kappung der HQ100 Hochwasserspitze wird bei dem vorgesehenen Retentionsvolumen und einer plausiblen Wellenform mit 5 % abgeschätzt. Im Unterlauf ist zufolge dieser Abflussreduktion unter Berücksichtigung des unterlinearen Zusammenhanges von Durchfluss- und Abflusshöhe eine Spiegelreduktion in der Größenordnung von 3 - 5 cm abzuschätzen. Dadurch wird im Bereich der Wohnobjekte die aus der Stationärberechnung ermittelte Aufspiegelung von 0 – 5 cm auf +/- Null reduziert und die Aufhöhung auf landwirtschaftlichen Flächen, die stationär berechnet 10 – 25 cm beträgt, um ca. 5 cm reduziert. Das stationäre Rechenmodell der Gefahrenzonenplanung kann die Reduktion des Durchflusses im Unterlauf zufolge von Ausuferungen im Oberlauf nicht berücksichtigen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die ausgewiesenen Absolutwasserspiegellagen obere Grenzen darstellen bzw. deutlich auf der sicheren Seite liegen. Die Aussagen über Änderungen zufolge den projektbedingten Änderungen des Durchflussquerschnittes sind aber im Rahmen der Rechengenauigkeit zutreffend.

Für die Hochwasserberechnung des Grundbaches bzw. die Auswirkungen des Eisenbahnprojektes wurden die Angaben der Gefahrenzonenplanung des Amtes er OÖ Landesregierung zugrundegelegt. Es werden im Projekt die Abflussfälle mit und ohne Retention Breitbrunn dargestellt. Für den Bereich Grundbach – Kürnbergstraße ergibt sich ohne Retention Breitbrunn ein HQ100 von 30 m³/s, mit Retention Breitbrunn 17,1 m³/s; dem UVP-Projekt 2014 lagen die damals gültigen Werte von 19,0 m³/s zugrunde. Für den Bereich Grundbach-Flughafen ergibt sich ohne Retention Breitbrunn ein HQ100 von 25,5 m³/s, mit Retention Breitbrunn von 12,6 m³/s, dem UVP-Projekt 2014 lagen die damals gültigen Werte von 9,8 m³/s zugrunde.

Grundbach – Kürnbergstraße:
Die Aufweitung des Brückentragwerks im Bereich der Querung der Kürnbachstraße ergibt gerinneaufwärts deutliche Spiegelabsenkungen von bis zu 50 cm, gerinneabwärts Aufspiegelungen von max. 25 - 30 cm auf einer Länge von ca. 200 m auf landwirtschaftlichen Flächen. Diese Spiegeländerungen treten mit und ohne Retention Breitbrunn ca. in gleicher Weise auf. Zu einer merklichen Vergrößerung der überfluteten Fläche führt die Aufspieglung nicht, da das Gelände am Rande des Überflutungsbereiches relativ steil ansteigt. Der höhere Einstau der landwirtschaftlichen Flächen tritt bei seltenen Hochwasserereignissen auf (HQ100 im Mittel 1 x in 100 Jahren, HQ10 im Mittel 1 x in 10 Jahren) und ändert die mögliche landwirtschaftliche Nutzung der Flächen nicht merklich. Mit und ohne Projekt kommt es zu häufigen Ausuferungen und der Wasserspiegel wird

bei seltenen Ereignissen im Vergleich zum jedenfalls vorhandenen Einstau nur gering angehoben. Bei dem breitflächigen Abfluss im Vorland ist mit merklichen Erosionen im Vorland nicht zu rechnen und es werden diese durch das Projekt nicht verschärft.

Grundbach – Flughafen
Durch die hydraulische Ertüchtigung des Grundbaches im Bereich des Flughafens wird die Hochwassersituation mit und ohne Retention Breitbrunn durch das Bahnprojekt merklich verbessert, Spiegelabsenkung um 5 – 30 cm.
Die aktuell höheren Durchflüsse bzw. HQ100 Wasserspiegel wurden bei der Auslegung des Bahnprojektes berücksichtigt und die erforderlichen ergänzenden technischen Maßnahmen vorgesehen; Hochwasserschutz bei der Unterführung der Kürnbergstraße und Aufhöhung der Dämme beim Versickerungsbecken VB12.
Für die übrigen kleinen natürlichen Gerinne liegen keine Gefahrenzonenplanungen vor. Der konservative Ansatz einer Abflussspende von 1,0 m³/skm² wurde von der zuständigen Dienststelle (Amt der OÖ Landesregierung – Hydrographie) bestätigt. Die hydraulische Berechnung erfolgte nach Stand der Technik mit 1D-Modellen. Die K-Werte wurden realistisch mit: Flussschlauch k=25, Vorland k=16, Vorland mit dichtem Bewuchs k=5, Durchlässe k=40, bepflanzte Uferböschung k=8 angesetzt. Bei der Querung von Gerinnen wird der Abflussquerschnitt nicht eingeschränkt sondern der verlegte Bereich mit gleichwertigen Querschnitten wie der Bestand hergestellt und Durchlässe werden zumindest gleichwertig, zum Teil deutlich vergrößert errichtet. Dadurch ergeben sich Spiegelsenkungen oberhalb der Durchlässe die für die Hochwassersituation der Oberlieger nur von Vorteil sind. Der verlorengehende Retentionsraum wird zumindest gleichwertig durch neuen Retentionsraum kompensiert, sodass auch für die Unterlieger im Hinblick auf die Vermeidung einer Beschleunigung oder Aufhöhung der Hochwasserwelle Nachteile vermieden werden.
Da die Errichtung von Retentionsdämmen aber auch Nachteile aufweist – stärkerer Einstau des Retentionsraumes und größere Sedimentbelastung – ist im Zuge der Detailplanung zu prüfen, ob die einzelnen Retentionsmaßnahmen wirklich erforderlich sind, um merkliche Hochwasserverschärfungen zu vermeiden. Es geht im Wesentlichen nur ein kleiner Teil eines breiten Vorlandes durch die Trassenverbreiterung bzw. Trassenverschiebung verloren. Wenn auch ohne neue Retentionsräume bzw. Retentionsdämme die Spiegelaufhöhung zufolge des Eisenbahnprojektes unter 5 cm verbleibt ,bzw. bei nachgewiesener wenig intensiver Nutzung unter 10 cm ist aus fachlicher Sicht nicht von merklichen Spiegelaufhöhungen auszugehen und eine aufwendige und von den Betroffenen ausdrücklich nicht gewünschte Kompensation ist dann nicht zweckmäßig. Dabei ist auch zu bedenken, dass die nur kurz, einige Stunden andauernden Spiegelaufhöhungen nur sehr selten bei Extremereignissen auftreten und diese Flächen auch im Bestand eingestaut werden und sich an der bisherigen Nutzung nichts merklich ändert. Diese Detailuntersuchung wird in einer Auflage für die nachfolgenden Verfahren vorgeschrieben.

Die Beileitungen der Bahntrassenentwässerung in die natürlichen Gerinne sind absolut gering und im Vergleich zum Hochwasserabfluss dieser Gerinne vernachlässigbar. Zusätzlich wurde durch den Rückhalt in den Retentionsbecken der Abfluss im Vergleich zum Naturzustand deutlich redu-

ziert. Eine quantitative Verschärfung der Abflusssituation bzw. Hochwassersituation zufolge des Eisenbahnprojektes in der Betriebsphase ist auszuschließen, es kommt zu tendenziellen Verbesserungen des Hochwasserabflusses.

Die Bauumleitungen sind noch nicht im Detail geplant, bei den durchwegs sehr kleinen Gerinnen sind Bauumleitungen aber als Routinearbeit zu bewerten und es werden in einer Auflage die erforderlichen Vorgaben derart vorgesehen, dass es auch in der Bauphase zu keiner merklichen Verschärfung des Hochwasserabflusses kommt.

Nach den repräsentativen Untersuchungen an ausgeführten Bahnstrecken ist die qualitative Belastung so gering, dass die direkte Einleitung in Oberflächengewässer zulässig ist und die Grenzwerte nach der AAEV eingehalten werden. Der Einsatz der Herbizide hält sich an die Vorgaben der zuständigen Fachabteilung und es werden die zulässigen Mengen deutlich unterschritten. Weiters ist die behandelte Fläche sehr gering im Vergleich zu den mit gleichartigen Herbiziden behandelten landwirtschaftlichen Flächen im Einzugsgebiet der Oberflächengewässer.

Durch die Absetzwirkung im Absetzbecken und den Bodenfilter im Versickerungsbecken wird ein mehr als geringfügiger Eintrag von wassergefährdenden Stoffen ins Grundwasser verhindert, durch die Absetzwirkung in den Rückhaltebecken wird ein mehr als geringfügiger Eintrag in Oberflächengewässer unterbunden. Im Störfall wird durch den Rückhalt in den Absetzbecken bzw. Rückhaltebecken und durch den bis zur Inbetriebnahme auszuarbeitenden Maßnahmen-Notfallplan vorgesorgt, dass auch im Störfall die Schadstoffe zurückgehalten werden bzw. das Restrisiko im technisch möglichen Umfang eingeschränkt wird.
Eine merkliche Beeinflussung der Oberflächengewässer Eine merkliche Beeinflussung der Oberflächengewässer ist wegen der geringen Belastung und der vorgesehenen Reinigungsmaßnahmen aus fachlicher Sicht nicht gegeben.
W 2.6 Beeinflussung durch quantitative

III.1.6 Fachgebiet Lärmschutz:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum für die schalltechnische Bearbeitung der Bauphase wird ausgehend vom Vorhaben des viergleisigen Ausbaus der Westbahn im gegenständlichen Abschnitt so gewählt, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Bauphasen bzw. relevanten Fahrwege in allen Richtungen die nächstgelegenen Siedlungsgebiete bzw. bestehenden Wohnbauten einschließlich deren Freiraum erfasst und schalltechnisch untersucht werden.

Der Untersuchungsraum für die Betriebsphase wird in der Breite (parallel zur Trasse) nach schalltechnischen Kriterien so abgegrenzt, dass im UVE-Abschnitt Linz – Marchtrenk („Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz – Marchtrenk“) an allen maßgeblichen Immissionsorten der Grenzwert gemäß SchIV eingehalten bzw. unterschritten wird und im Bereich des Beurteilungsgegenstandes ausreichend Information zur Immissionssituation in den einzelnen Betrachtungsfällen vorliegt. Über

das Einreichprojekt (definiert durch Anfang- und Endkilometer) hinaus werden im Rechenmodell ausreichende schalltechnische „Überlängen“ berücksichtigt.
Der nach den angeführten schalltechnischen Kriterien festgelegte Untersuchungsraum des UVE-Abschnittes Linz – Marchtrenk umfasst eine Fläche von ca. 36 km². Zudem eine Fläche von ca. 11 km² für den erweiterten Beurteilungsraum.

Im engeren Bereich sind somit in allen Himmelsrichtungen die relevanten Wohngebiete erfasst, um insbesondere Bereiche für allenfalls erforderliche Schallschutzmaßnahmen
zur Erzielung der anzustrebenden Grenzwerte zugrunde legen zu können. Anzumerken ist, dass entsprechend der Aufgabenstellung Schallschutzmaßnahmen lediglich in Bereichen des UVE-Abschnittes Linz – Marchtrenk zur Anwendung kommen.

Als erweiterter Beurteilungsraum Linz – Wels wird der Abschnitt vom Hauptbahnhof Linz (Westkopf) bis zum gegenständlichen Ausbauvorhaben bei km 190,300 und der Abschnitt Einfahrt Bahnhof Marchtrenk bei km 206,038 (Bestands-km 205,700) bis zum Hauptbahnhof Wels bei km 212,815 bezeichnet bzw mituntersucht..

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die schalltechnischen Untersuchungen erfolgt im Fachbeitrag Schalltechnik der UVE dem Stand der Technik entsprechend nachvollziehbar.

Alternativen, Trassenvarianten: Für die zur Variantenauswahl getroffenen Entscheidungen waren Kriterien wie Betriebsführung, verkehrliche Erschließung, Bauausführung, Weiters Regionalentwicklung, Siedlungsentwicklung, Oberflächenwasser und Boden (Land- und Forstwirtschaft) sowie Kosten und Risiken maßgeblich. Die lärmtechnischen Auswirkungen für den Themenbereich Siedlungsraum und Immissionen wurden dabei im Wesentlichen qualitativ berücksichtigt. Die in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltenen lärmschutztechnischen Aussagen können daher aus fachlicher Sicht für das Auswahlverfahren als ausreichend und plausibel beurteilt werden. Aus fachlicher Sicht ergeben sich gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.
Es ergeben sich in der Darstellung der geprüften Alternativen gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen und ergeben sich in der Darstellung der geprüften Standort- und Trassenvarianten gegenüber den Einschätzungen
der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Nullvariante: Es ergeben sich in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) gegenüber den Einschätzungen der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Ist-Zustand: Zur Untersuchung der Ist-Situation wurden lt UVE im gegenständlichen Untersuchungsbereich an insgesamt 58 Positionen messtechnische Bestandsaufnahmen durchgeführt. Diese Bestandsaufnahmen dienen primär der Dokumentation und der Beweissicherung, da die

derzeitige Lärmsituation sowohl durch Bahnlärm der bestehenden Strecken als auch durch andere Emittenten (Straßenverkehr, Flugverkehr, Industrie- und Gewerbelärm u. dgl.) bestimmt wird.

Ergänzend wurde von der Behörde im Zuge der mündlichen Verhandlung ergänzende Messungen verlangt welche die Antragstellerin im März 2017 beim Objekt Liebermannweg 42 und im Mai 2017 beim Objekt Sonnhubergasse 11 vorgenommen hat. Die Ergebnisse sind im Schalltechnischen Bericht – Ergänzende Messungen 2017, EZ 07-01.08, zusammengefasst und wurden der Behörde vorgelegt.

Auswirkungen des Vorhabens: Aus lärmschutztechnischer Sicht wird darauf hingewiesen, dass durch die flächenhafte Darstellung der projektbezogenen Lärmauswirkungen im Fachbeitrag der UVE die lärmtechnischen Auswirkungen auf Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zur Beurteilung der gesundheitlichen Beeinflussung ausreichend dargestellt sind.

Die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungsergebnisse zeigen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen die Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, und die Kriterien zur Beurteilung der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugsgattung für den Schienenverkehr sowie die strengen Kriterien der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 für Lärmimmissionen vom Unterwerk Marchtrenk Ost und vom Unterwerk Marchtrenk durch Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes insgesamt und die Kriterien für den Baulärm samt Spitzenpegeln mit wenigen Ausnahmen eingehalten werden. Zur Vermeidung entsprechend erhöhter Beeinträchtigungen ist die Mitwirkung einer Bau-Ombudsperson vorgesehen und im gegenständlichen UVP-Gutachten zwingend vorgeschrieben.

III.1.7 Fachgebiet Boden (Agrarwesen)

Untersuchungsraum: Die Abgrenzungen des Untersuchungsraumes sind für das Fachgebiet Boden (Agrarwesen) in der Mappe 06-03.01 Boden und Landwirtschaft dargestellt. Abgesehen von der generellen Gliederung in die Teilräume „Linz-Leonding“, „Pasching-Hörsching“ und „Oftering-Marchtrenk“ wurde für den Bereich Boden ein engerer Untersuchungsraum festgelegt, der einen Korridor von 100 m Breite um den direkt durch das Vorhaben beanspruchten Raum einschließlich der Bestandsstrecke umfasst und auch die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen abdeckt.

Für den Bereich Landwirtschaft erfolgte die Abgrenzung des themenbezogenen Untersuchungsraumes so, dass er einen Korridor von 500 m Breite um den direkt durch das Vorhaben beanspruchten Raum einschließlich der Bestandsstrecke umfasst und auch die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen abdeckt.

Die Abgrenzungen des Untersuchungsraumes sind für den Fachbereich Boden (Agrarwesen) nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens und der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten sind in Hinblick auf das Fachgebiet Boden (Agrarwesen) ausreichend dargelegt. Die Gründe für die Standortwahl sind ebenfalls ausreichend und plausibel dargelegt. Es ergeben sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Ist-Zustand: Für den Themenbereich Boden werden in der UVE (Details dazu siehe Mappe 06-03.01) zur Beschreibung des Ist- Zustandes in einem weiteren Untersuchungsraum die vorkommenden Bodentypen je Teilraum anhand der Österreichischen Bodenkartierung beschrieben und grafisch dargestellt und auf Basis der Gemeinden der Flächenverbrauch im Dauersiedlungsraum erhoben.
In einem engeren Untersuchungsraum erfolgte die Beurteilung der Sensibilität des Bodens gegenüber vorhabensbedingten Auswirkungen. Dazu wurde die Flächennutzung auf Basis der digitalen Katastralmappe erhoben und hinsichtlich der bestehenden Flächennanspruchnahme bewertet. Weiters wurden die Böden anhand ausgewählter Bodenfunktionen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit für den Naturhaushalt sowie anhand verschiedener Kriterien der österreichischen Bodenkartierung hinsichtlich ihrer Anfälligkeit für Verdichtung beurteilt.

Für den Themenbereich Landwirtschaft erfolgt in der UVE die Beschreibung des Ist-Zustandes ebenfalls auf zwei Ebenen. Im erweiterten Untersuchungsraum wird anhand von ausgewählten Gemeindeeckdaten der Agrarstrukturerhebung 1999 die regionale Situation der Landwirtschaft betrachtet Im engeren Untersuchungsraum wird die agrarstrukturelle Situation der lokalen Landwirtschaft anhand der Kriterien Agrarflächenausstattung, Bodenwert und Bewirtschaftbarkeit beschrieben und hinsichtlich ihrer Sensibilität gegenüber vorhabensbedingten Auswirkungen bewertet.

Auswirkungen des Vorhabens: Die vorgelegten Ausarbeitungen stellen in Bezug zu Boden und Landwirtschaft die Ist-Situation und Sensibilität anhand der im Befund angeführten Kriterien ausreichend dar. Die zusammenfassende Beurteilung der Sensibilität ergibt für den Themenbereich Landwirtschaft in allen Teilräumen eine hohe Sensibilität. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens und damit der Eingriffsintensität wurden die Wirkfaktoren „Flächenverbrauch“, „Beeinträchtigung der Bodenfunktionen“, „Beeinträchtigung der Bodenqualität“, „Flächenhafte Auswirkungen“, “Beeinträchtigung der Bewirtschaftbarkeit“ und „Einfluss auf den Pflanzen-standort“ untersucht. Die zusammenfassende Beurteilung der Eingriffsintensität ergibt für den Themenbereich Boden in der Bau-phase in den Teilräumen Pasching – Hörsching und Oftering – Marchtrenk eine sehr hohe und im Teilraum Linz – Leonding eine hohe Eingriffsintensität. Für die Betriebsphase

wird die Eingriffsintensität im Teilraum Linz – Leonding mit mäßig, im Teilraum Pasching – Hörsching mit hoch und im Teilraum Oftering - Marchtrenk mit sehr hoch beurteilt.

Die zusammenfassende Beurteilung der Eingriffsintensität ergibt für den Themenbereich Landwirtschaft sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in den Teilräumen Linz - Leonding und Oftering – Marchtrenk eine mäßige und im Teilraum Pasching – Hörsching eine hohe Eingriffsintensität.

Die Eingriffserheblichkeiten nach Verknüpfung von Sensibilität mit Eingriffsintensität werden im Themenbereich Boden sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in den Teilräumen Linz - Leonding und Oftering – Marchtrenk mit hoch und im Teilraum Pasching – Hörsching mit sehr hoch beurteilt.

Die Eingriffserheblichkeiten nach Verknüpfung von Sensibilität mit Eingriffsintensität werden im Themenbereich Landwirtschaft sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in allen Teilräumen mit hoch beurteilt.

Nach Berücksichtigung der Maßnahmenwirksamkeiten ergibt sich für den Themenbereich Boden sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in den Teilräumen Linz - Leonding und Oftering – Marchtrenk eine mittlere und im Teilraum Pasching – Hörsching eine hohe Restbelastung. Nach Berücksichtigung der Maßnahmenwirksamkeiten ergibt sich für den Themenbereich Landwirtschaft sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase in den Teilräumen Linz - Leonding und Oftering – Marchtrenk eine geringe und im Teilraum Pasching – Hörsching eine mittlere Restbelastung.

III.1.8 Fachgebiet Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik:

Untersuchungsraum: Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbautechnik ist der jeweilige das Fachgebiet betreffende Untersuchungsraum ausreichend und nachvollziehbar sowie nach dem Stand der Technik abgegrenzt.

Alternativen, Trassenvarianten: Aus der Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik ist festzuhalten, dass die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten und die Auswahlgründe für die eingereichte Trassenvariante ausreichend dargelegt ist.

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik sind keine maßgeblichen Technologie- und Ausführungsvarianten zu erwarten und daher ist auch eine diesbezügliche Prüfung umweltrelevanter Vor- und Nachteile in der UVE nicht relevant.

Nullvariante: Aus der Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik ist festzuhalten, dass die die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens erläutert sind.

Ist-Zustand: Der viergleisige Ausbau erfolgt einerseits auf der bestehende Trasse (Teilraum Linz - Leonding und Oftering – Marchtrenk), aber auch im Teilraum Pasching – Hörsching in neuer Lage (Südumfahrung SÜD4-RV). Die bestehenden Verkehrsanlagen des Straßennetzes sind durch das Vorhaben des viergleisigen Ausbaus in allen Teilräumen relativ umfangreich betroffen.

Im Zuge der Erhebung und Analyse des Bestandes werden die Verkehrsnetze als auch die Infrastruktureinrichtungen betrachtet, die sich innerhalb eines 500 m-Puffers (Untersuchungsraum) um das Vorhaben befinden bzw. auch jene, die in einem funktionalen Zusammenhang zum Vorhaben stehen – unabhängig von der Entfernung.

Die diesbezüglichen Untersuchungen über die Beeinflussung der Verkehrsanlagen sind in den Einlagen UV 05-01 Siedlungswesen und Infrastruktur (Teil 2) der UVE umfangreich behandelt und im Bericht bzw. den zugehörigen Lageplänen „Ist Zustand“ (Einlagezahlen 05-21.27, 05-21.28, 05-21.29) dargelegt.

Auswirkungen des Vorhabens: Bauphase: kurzfristige Instabilitäten des Fahrplans mit Verspätungen auf Grund von betrieblichen Maßnahmen durch die Bauarbeiten (z.B. langsam fahren, einzelne Gleissperren, usw.) sind nicht gänzlich vermeidbar und eher als Ausnahmefälle auch zu erwarten; in den Haltestellen provisorische Bahnsteige und Zugänge während einzelner Bauphasen; Sperre der LILO im Bereich Leonding in den Sommerferien auf etwa 2 Monate (vss. im Jahr 2020); zeitweise Sperren von Anschlussbahnen in einzelnen Bauphasen; Weitestgehende Vermeidung von Arbeiten am Abend und in der Nacht sowie an Samstagnachmittagen, Sonn- und Feiertagen, wobei solche infolge der betrieblichen Vorgaben von Sperren oder speziellen Bauabläufen nicht gänzlich vermeidbar sind.

In Folge des viergleisigen Ausbaus und der Trassierung verbleibt im Teilraum Linz – Leonding die Trasse als ca. 4 km langer bestandsnaher Ausbau; erfolgt im Teilraum Pasching – Hörsching eine Netzveränderung durch die ca. 6 km lange großräumige Streckenverlegung nach Süden und die dadurch mögliche Anbindung des Flughafens Linz Hörsching mit einer Haltestelle; verbleibt im Teilraum Oftering – Marchtrenk die Trasse als ca. 6 km bestandsnaher Ausbau; verbleiben die Haltestellen Leonding und Oftering etwa in der derzeitigen Bestandslage; wird die Haltestelle Pasching ersatzlos aufgelassen (wobei durch die Antragstellerin Sorge zu tragen ist, eine grundsätzliche räumliche Vorsorge im Bereich der Bahnanlagen zu treffen, um für eine allfällige nachträgliche Errichtung der Haltestelle Pasching keinen wesentlichen verlorenen Aufwand zu haben); wird der Bahnhof Hörsching einschließlich dem Personenhalt und der in diesem Bereich befindlichen Anschlussbahnen Bruckmayr/Billa, Leitl-Beton und Lagerhaus ersatzlos aufgelassen; das bestehende Ladegleis für die Rübenverladung und somit der bestehende Rübenlagerplatz aufgelassen und in den Bereich von km 202,5 – km 203,8 l.d.B. in das Gemeindegebiet von Marchtrenk verlegt

(informell; der bestehende Rübenlagerplatz im Bahnhof Marchtrenk; etwa Bereich bei Fa. Hoval – wird mit dem Projekt Marchtrenk – Wels ebenfalls aufgelassen und an den vorher genannten neuen Standort verlegt); die Anschlussbahnen Bundesheer und Schenker verbleiben grundsätzlich an nahezu gleicher Stelle; es verbleiben die bestehenden Über- und Unterführungen Schiene/Straße in den Bereichen des bestandsnahen Ausbaus nahezu an gleicher Stelle; kreuzen im Bereich der Verschwenkung nach Süden die bestehenden Straßen und Wege an nahezu gleicher Stelle durchwegs mit Straßenunterführungen die Bahn bzw. werden vereinzelt Wege / Feldwege über bahnparallele neue Verbindung geschlossen; wird eine neue Straßenverbindung Pasching West (Bereich Flughafen) nördlich der Bahn als Verbindung L533 Flughafenstraße / Anschlussstraße Industriepark Aistenthal – B133 Theninger Straße neu errichtet; wird die Bestandsstrecke aufgelassen und rekultiviert und führt somit nicht mehr durch das Siedlungs- Ortsgebiet von Pasching

III.1.9 Fachgebiet Abfallwirtschaft und Boden:

Untersuchungsraum: Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte durch die Gliederung in einzelne Teilräume. Diese Vorgangsweise wurde gewählt, um eine systematische Bearbeitung des Untersuchungsraumes in überschaubaren räumlichen Einheiten und eine einheitliche Gliederung aller UVE Berichte zu ermöglichen.

Die Teilraumgliederung orientiert sich an vorhabensbezogenen sowie an landschaftsräumlichen Aspekten. Das Projektgebiet des Vorhabens wurde in die Teilräume „Linz – Leonding“, „Pasching – Hörsching“ und „Oftering – Marchtrenk“ untergliedert, die sowohl die Bestandsstrecke als auch die Neubaustrecke umfassen. Für die dargestellten Teilräume erfolgt im Fachbericht „Abfallchemische Bodenbeurteilung“ (Einlage 03-04.13 der UVE) die Beschreibung und Beurteilung der Ist-Situation, der Auswirkungen, der Maßnahmen und der Restbelastungen.

Aus bodenchemischer Sicht wurde als Untersuchungsgebiet die umhüllende Projektgrenze gewählt. Der Erkundungsbereich umfasst demnach den Streckenabschnitt Linz - Marchtrenk und erstreckt sich entlang der bestehenden Gleisanlagen von Bahn-Kilometer 190.300 bis Bahn-Kilometer 206.038 sowie der geplanten Neutrassierung. Darüber hinaus wurden Bereiche angrenzend an den bestehenden Streckenbestand in das Untersuchungsprogramm integriert, in denen gemäß der durchgeführten Vorerhebungen das Vorhandensein von Altablagerungen/Verdachtsflächen zu erwarten war.

Darüber hinaus erfolgte eine zeitliche Abgrenzung des Untersuchungsraumes. Die Auswirkungen des Vorhabens werden getrennt für die Bau- und Betriebsphase beschrieben. Die Bauphase umfasst sämtliche Bauarbeiten von den Vorarbeiten, über die Hauptbauphase und Ausrüstungsphase bis zur Inbetriebnahme und erstreckt sich von 2018 bis 2026. Für die Betriebsphase wird das Jahr 2026 herangezogen.

Die Größe des Untersuchungsraumes einerseits bzw. die geplante zeitliche Entwicklung des Vorhabens andererseits machen es notwendig, für alle Bestandserhebungen und für die Darstellung der Ist-Situation einen Stichtag festzulegen, da insbesondere abfallwirtschaftliche/abfallrechtliche Betrachtungen und Beurteilungen Änderungen unterliegen können.

Aus der Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft entspricht die Abgrenzung des Untersuchungsraumes den Stand der Technik oder der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften und ist geeignet eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Alternativen, Trassenvarianten: In der zusammenfassenden UVE und den Fachbeiträgen "Trassenauswahlverfahren" und „Alternativenprüfung Rübenverladeplatz" wird die Trassenentwicklung aus den ursprünglich fünf Trassenvarianten dargelegt. Daraus ging die Trassenvariante SUED4-RV wegen der Vorteile der geringeren betrieblichen Beeinträchtigungen, der einfacheren Bauherstellung, der Verringerung der Lärm-und Erschütterungsbelastung im Siedlungsbereich und der besseren Entwicklungspotenziale als geeignetste Trasse hervor.

Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt. Die im Variantenauswahlverfahren angewendeten Kriterien für die Ermittlung der optimalen Trasse sind nachvollziehbar und plausibel. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass aus abfallwirtschaftlicher Sicht die alternativen Trassenvarianten weder mit nennenswert positiven noch erheblich negativen Auswirkungen behaftet sind und daher abfallwirtschaftliche Aspekte die Trassenfindung nicht wesentlich beeinflusst haben.

Nullvariante: Sowohl in der zusammenfassenden UVE als auch in den Fachbeiträgen „Projekt Begründung und Alternativen" und der „Abfallchemischen Bodenbeurteilung" wird auf die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens eingegangen.

Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile bei einem Unterbleiben des Vorhabens sind nachvollziehbar und bestehen aus fachlicher Sicht gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin keine maßgeblichen Abweichungen.

Ist-Zustand: Anhand der Untersuchungen zeigte sich, dass im Ist-Zustand nur in räumlich begrenzten Teilbereichen des gegenständlichen Areals Vorbelastungen (Reststoffdeponiequalität) des Untergrundes vorhanden sind. Der überwiegende Teil der untersuchten Bereiche weist Material der Deponiequalitäten „Bodenaushub" bzw. „Inertabfall" auf.
Weiterhin wurden in einigen Proben Überschreitungen der jeweils geltenden Prüfwerte festgestellt, Überschreitungen von Maßnahmenschwellenwerten gemäß ÖNORM S 2088-1 konnten hingegen nicht nachgewiesen werden.
Den festgestellten und einstufungsrelevanten Belastungen im Gesamtgehalt stehen keine nachweisbaren oder nur geringfügig erhöhte Eluatkonzentrationen gegenüber, wobei ein Teil dieser erhöhten Eluatgehalte geogen bedingt sein dürfte.

Auswirkungen des Vorhabens: In der „Abfallchemischen Bodenbeurteilung“ (Einlage 03-04.13) wurden aus abfallwirtschaftlicher Sicht die für eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Auswirkungen auf den Boden ausreichend dargestellt. Die Untersuchungsschärfe wurde den Anforderungen der Grundsatzgenehmigung angepasst und wurde unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten (unterirdische Einbauten, Begehbarkeit, Befahrbarkeit, etc.) festgelegt. Insgesamt sind bei Realisierung des Projektes hinsichtlich der verbleibenden Auswirkungen in der Bauphase „keine bis sehr geringe“ Restbelastungen zu erwarten. Durch das Projekt ergeben sich in der Betriebsphase keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Bodenbestandes im abfallrechtlichen Sinn.

III.1.10 Fachgebiet Elektrotechnik, Elektromagnetische Felder, Licht, Beschattung

Untersuchungsraum: Zur Berechnung und Bewertung der elektrischen und magnetischen Felder wird ein ca. 100 m breiter Bereich links und rechts der geplanten bzw. bestehenden Bahnstrecke im Detail untersucht um einerseits eine Beurteilung gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850: 2006 und andererseits eine allfällige humanmedizinische Analyse zu ermöglichen.

Mit der Inbetriebnahme des zukünftig viergleisigen Abschnitts der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk kommt es gemäß dem Betriebsprogramm der ÖBB im Zuge der damit erzielten Kapazitätserweiterungen zu einer entsprechenden Erhöhung der Zugzahlen von aktuell ca. 362 Züge/Tag (Bestand Fahrplan 2010/2011) auf ca. 577 Züge/Tag (Betriebsprogramm 2025+). Diese Erhöhung der Zugzahlen ist jedoch nicht auf den Abschnitt Linz – Marchtrenk beschränkt, sondern erfolgt für den gesamten Streckenabschnitt von Linz bis Wels (hier verzweigt sich die Strecke Richtung Salzburg bzw. Richtung Passau und somit verteilen sich auch die Zugzahlen). Da im Bereich Marchtrenk derzeit ein 110-/15-kV-Unterwerk der ÖBB rechts der Strecke, aber außerhalb des Vorhabenbereichs liegt, welches in Zukunft links der Bahnstrecke neu errichtet werden soll, wird im Projekt (der UVE) diesem Umstand Rechnung getragen und die Auswirkungen des Unterwerks im erweiterten Untersuchungsraum untersucht (erweiterter Untersuchungsraum). Diese Vorgangsweise entspricht den Forderungen gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850: 2006.

Aus fachlicher Sicht werden die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet und ist in den vorgelegten Unterlagen der UVE und der Trassengenehmigung das Vorhaben für eine Grundsatzgenehmigung umfassend dargelegt und bewertet.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Die von der Projektwerberin vorgelegten Schlussfolgerungen hinsichtlich der Alternativen bzw. Trassenvarianten wird vom Sachverständigen für den Fragenbereich Elektrotechnik - elektromagnetische Felder bestätigt.

Ist-Zustand: Der Ist-Zustand hinsichtlich der elektrischen Felder wird im UVE-Bericht „Elektromagnetische Felder“, Einlagezahl 04-03.01 im Kapitel 4, gegliedert nach den Teilräumen be-

schrieben. Die Wirkfaktoren Lichtimmissionen und Beschattung werden in den einzelnen Teilopeeraten beschrieben.

Auswirkungen des Vorhabens: Die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) wurden ausreichend dargestellt und können nachvollzogen werden. Die elektrotechnischen Grundsatzfestlegungen für das Vorhaben und welche Vorkehrungen zur Einhaltung dieser Kriterien getroffen werden, wurde grundsätzlich dargestellt. Die Beschreibung der zugrunde gelegten Entwurfsparameter einschließlich der Sicherheitsanforderungen wurde für den Fragenbereich Elektrotechnik ausreichend dokumentiert.

Aus elektrotechnischer Sicht kann für die untersuchten Profile und Gebäude festgehalten werden, dass die zulässigen Referenzwerte für das elektrische und magnetische Feld in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, eingehalten werden. Diese berechneten Maximalwerte liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt und sind daher aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm Ö-VE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt.

Da die berechneten elektromagnetischen Felder (Maximalwert 16,3 µT - 24-h-Mittelwert 3,4 µT) deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt liegen (300 µT), ist eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen und deren Lebensräume nicht gegeben.

Durch das Bauvorhaben werden moderne, energiesparende und wartungsarme Beleuchtungsanlage entsprechend den Richtlinien der ÖBB für Streckenausrüstungen (Bahnsteig- und Gleisfeldbeleuchtungsanlagen, P&R Anlagen) geplant.

Für die Baustelleneinrichtungsflächen sind in der Bauphase Beleuchtungsanlagen erforderlich, damit die erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit eingehalten werden können.

Die technische Detailplanung ist noch nicht abgeschlossen, es ist für die neuen technischen Anlagen der ÖBB in jedem Fall die blendungsärmste Variante vorzusehen und damit kann eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden.

Die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen wurde noch nicht endgültig festgelegt. Bei der Planung der Beleuchtung dieser Flächen ist zu berücksichtigen, dass eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen wird. Dies kann durch eine geeignete Wahl der Beleuchtungsanordnung, der Leuchtenart und der Leuchtmittel im Rahmen der Detailplanung berücksichtigt werden.

Sollte trotzdem eine unzumutbare Blendwirkung (Vergleich mit dem Istzustand der bestehenden öffentlichen Beleuchtung) bei den nächsten Anrainern auftreten, können technische Maßnahmen (z.B.: Schirm- oder Lamellenblenden) nachträglich nachgerüstet werden.

III.1.11 Fachgebiet Humanmedizin:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum für gesundheitsrelevante Immissionen wurde nachvollziehbar und nach einschlägigen Normen und Richtlinien abgegrenzt. Auswirkungen des ggst. Vorhabens wurden auch über das Planungsgebiet Linz – Marchtrenk hinausgehend für den erweiterten Beurteilungsraum Linz Hauptbahnhof-Westkopf bis Wels Hauptbahnhof ermittelt und dargestellt.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Die umweltrelevanten Vor-und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten sind nachvollziehbar dargestellt und die Entscheidung für die Auswahltrasse erscheint bei Annahme einer zukünftig verstärkten Nutzung des Flughafens Hösching plausibel.

Ist-Zustand: Die Beschreibung und Beurteilung des Ist-Zustandes aus humanmedizinischer Sicht erfolgt unter Heranziehung der relevanten Eingangsparameter aus den Fachbereichen Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Elektromagnetische Felder (EMF) sowie Luftschadstoffe und Klima.

Auswirkungen des Vorhabens: Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Lebens und der Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen wurden ausreichend dargestellt und Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens wurden in der verbesserten UVE vorgelegt oder vom humanmedizinischen Gutachter vorgenommen und resultierten in entsprechenden Auflagen.

Die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungsergebnisse zeigen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen die Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, und die Kriterien zur Beurteilung der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugsgattung für den Schienenverkehr sowie die strengen Kriterien der ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1 für Lärmimmissionen vom Unterwerk Marchtrenk Ost und vom Unterwerk Marchtrenk durch Einhaltung des planungstechnischen Grundsatzes insgesamt und die Kriterien für den Baulärm samt Spitzenpegeln mit wenigen Ausnahmen eingehalten werden. Zur Vermeidung entsprechend erhöhter Beeinträchtigungen ist die Mitwirkung einer Bau-Ombudsperson vorgesehen und im gegenständlichen UVP-Gutachten zwingend vorgeschrieben.

Unterbauverdichtungen und Schwellenbesohlungen werden eine Erhöhung der Erschütterungsmmissionen in benachbarten Wohnhäusern verhindern, ausgenommen in Leonding im Wohnhaus

Steinkellnerstraße 33 (Einlage 04-02.01 der UVE und Beilage 2 der Beantwortung der Vollständigkeitsanalyse vom März 2015). Hier und im Wohnhaus Paschingerstraße 27, Leonding, wird durch bahnseitige Maßnahmen kein ausreichender Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 erzielt, wie zusätzliche Messungen (Emissionsspektren) von Univ. Prof. Dr. Steinhauser zeigen, vermutlich wegen der Holzdeckenresonanzen. Eine entsprechende Auflage und eine Empfehlung wurden formuliert. Für alle anderen Anrainergebäude wird ausreichender (Emax, Tag = 250 mm/s2; Emax, Nacht = 18,8 mm/s2; Er, Tag = 2,2 mm/s2; Er, Nacht = 1,59 mm/s2) bis guter (Emax, Tag = 125 mm/s2; Emax, Nacht = 9,4 mm/s2; Er, Tag = 1,12 mm/s2; Er, Nacht = 0,84 mm/s2) Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 vorhergesagt. Fühlschwellen (3,6 mm/s², meist aber 5-10 mm/s²) bleiben zwar in naheliegenden Gebäuden überschritten, aber gegenüber der Nullvariante kommt es in der Betriebsphase zu deutlichen Verbesserungen, besonders in Pasching. Auch gegenüber dem Bestandsverkehr werden trotz erhöhter Zug- und Güterzugfrequenz Immissionsreduktionen für Anrainer entlang der gesamten Strecke durch die Maßnahmen am Unterbau prognostiziert. Weckschwellen werden nachts nirgends erreicht. Das im UVE-Bericht Erschütterungen und Sekundärschall verbindlich festgelegte Beweissicherungsprogramm wurde vom erschütterungstechnischen UVP-Gutachter in Form von Auflagen ergänzt und ist aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um gesundheitsgefährdende oder unzumutbar belästigende Erschütterungen und Sekundärschall zu verhindern. Auch für die Bauphase sind die im Projekt vorgesehenen und von Prof. Steinhauser ergänzten Maßnahmen und Beweissicherungen aus humanmedizinischer Sicht ausreichend. Da Bauarbeiten nur tagsüber erfolgen, die Auslösewerte der VOLV für den Arbeitnehmerschutz einzuhalten sind und Erschütterungen mit der Entfernung von der Baustelle deutlich abnehmen, sind bei Anrainern keine gesundheitsgefährdenden oder unzumutbar belästigenden Erschütterungen durch die Bautätigkeit zu erwarten.

Einlage 04-03.01 der Einreichunterlagen beschreibt, dass in allen für die Öffentlichkeit zugänglichen Bereichen die zulässigen Grenzen gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 eingehalten werden, und zwar auch unter der Worst Case Annahme des thermischen Grenzstromes, bei Überlagerung der magnetischen Felder der 16,7-Hz-Bahnanlage und der 50-Hz-Umspannanlage und unter Berücksichtigung der Oberschwingungen. Das gilt sowohl für die Bestandssituation wie für die Betriebsphase des Projektes. Eine Beweissicherung (24-Stunden-Mittel an einem relativ stark belasteten und für die Allgemeinheit zugänglichen Punkt) ist für die Betriebsphase vorgesehen. Die für die berufliche Exposition geltenden Grenzwerte werden ebenso eingehalten, auch in einem (für die Allgemeinbevölkerung nicht zugänglichen) Bereich im Querschnitt 10_p (km 199,8 Logistikzentrum Schenker), wo die für die Allgemeinbevölkerung zulässigen Grenzwerte gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 überschritten werden. In diesem Logistikzentrum wird ca. 25 m von der linken äußeren Gleisachse der Grenzwert von 3,77 µT gemäß EN 61000-6-1 2002-09-01 für den Einsatz von elektronischen Geräten für den Hausgebrauch nicht eingehalten. In Gehöften und Wohngebäuden wird unter Worst Case Annahmen für die Betriebsphase die relativ höchste 24-Stunden-Belastung in Paschingerstraße 165 mit 4,9 µT prognostiziert, was aber gegenüber der Ist Situation (9,6 µT) nahezu eine Halbierung ist. Auch die Maximalbelastung wird hier beim thermischen Grenzstrom von 50,6 auf 31,6 µT und beim maximalen Dauerstrom auf 26,2 µT abnehmen. Im

erweiterten Beurteilungsraum Linz-Wels treten durch das Projekt und die Linzer Lokalbahn (siehe Anhang zur Einlage 04-03.01 der UVE), elektrische Anlagen im Bereich der Bahnhöfe Linz und Wels und der Umspannwerke keine Überschreitungen der Grenzwerte für den Schutz von Personen vor niederfrequenten elektrischen und magnetischen Feldern gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 auf. Die projektgemäße Optimierung der Lage stromführender Leiter und rückstromführender Schienen mit 2 hochleitfähigen Rückleitern kompensiert also die Zunahme der Zugfrequenz ausreichend und gewährleistet, dass die nach ICNIRP und WHO zulässigen Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung und Grenzwerte für Arbeitnehmer nicht überschritten werden. In Bereichen wo berufstätige Personen sehr nahe an stromführende Leiter herankommen können, sind zusätzliche Schutzmaßnahmen wie Absperrungen, Hinweistafeln, Unterweisungen und Schulungen vorgesehen. Im Rahmen der Arbeitsplatzevaluierung werden gegebenenfalls weitere Schutzmaßnahmen (z.B. Schutzkleidung) angeordnet. Nach Abschluss des Projektes stellen Kontrollmessungen an mindestens drei relevanten Punkten sicher, dass die Referenz- bzw. Grenzwerte für die Allgemeinbevölkerung sowie für die berufliche Exposition eingehalten werden

Einlage 04-04.01 der Einreichunterlagen, ergänzt und korrigiert durch Einlage 07-01.06, beschreibt Vorbelastungen, Zusatz- und Gesamtbelastungen für die relevanten Luftschadstoffe NO2, PM10, PM2.5, TSP und CO an 47 den nächstgelegenen Anrainern entsprechenden Aufpunkten in den drei Teilräumen. In der Bauphase ist regelmäßige Befeuchtung (Staubbindung) bzw. Reinigung der Zu- und Abfahrten zu den Baustellen vorgesehen, wobei zwischen Bahnkilometer 203,9 (Auffahrt Baufeld von BE West1) und Bahnkilometer 204,8 (Auffahrt Baufeld von Neufahrner Straße) eine automatische Befeuchtungsanlage des Baufeldes empfohlen wird, um die Aufpunkte M2 bis M5 von Staub aus Materialtransporten zu entlasten. Radwaschanlagen bei den Hauptbaustelleneinrichtungen sind vorgesehen, ebenso eine Ansprechstelle in der Baustellenleitung bei Beschwerden wegen Baulärm und –staub (Einlage 01-01.05). Der Einsatz von emissionsarmen Transport- und Baumaschinen sollte schon bei der Ausschreibung berücksichtigt werden. Manipulation mit größeren Baggerschaufeln und geringeren Abwurfhöhen ist bei staubendem Material erforderlich, aber bevorzugt sollte das Material erdfeucht verwendet oder vor Manipulation angefeuchtet werden. In der vorliegenden Untersuchung wurde eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf unbefestigten Straßen von 30 km/h angenommen, doch wird um die Aufpunkte M4 und M5 wegen des hohen Transportaufkommens eine Reduktion auf 20 km/h empfohlen. Lärmschutzwände wurden bei den Staubimmissionsberechnungen nicht berücksichtigt. Sie sollten aber schon am Beginn der Bauphase errichtet werden, sowohl wegen des Schutzes vor Baulärm als auch für den Staubschutz, da bei bodennahen Quellen und quellnahen Objekten wie Lärmschutzwänden die Staubausbreitung stark gehemmt wird. Die Bautätigkeiten finden in den Jahren 2018 bis 2026 statt, doch ist nur im Jahr der örtlich jeweils stärksten Bautätigkeit (TR Linz-Leonding 2018, TR Pasching-Hörsching 2021, TR Oftering-Marchtrenk 2024) mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen. Die Wahrscheinlichkeit der Überschreitung der pro Jahr in der EU zulässigen 35 Tagesmittelwerte über 50 µg/m³ beträgt aber bei fast allen Aufpunkten mit Wohnnutzung <2,5%. Nur am M4 (Paschingerstraße 14) in Leonding und am M5 (Unterneufahrn 9) in Marchtrenk beträgt die Wahrscheinlichkeit 50%, sodass hier den oben genannten Staubschutzmaßnahmen besondere Bedeutung zukommt. Das

Maximum der Zusatzbelastung tritt am M5 in Marchtrenk mit 53 % des TMW Grenzwertes bzw. 26% des JMW-Grenzwertes auf. Schwellenwerte des Irrelevanzkriteriums für die Schadstoffe NO2 und NOx (JMW) und für CO (gleitender Achtstundenmittelwert) werden unterschritten. Das Irrelevanzkriterium für PM2.5 (JMW) wird nur am M5 in Marchtrenk überschritten, wobei die baubedingte Zusatzbelastung (JMW) mit 1,2 µg/m³ berechnet wurde. Die Staubdeposition im emissionsstärksten Jahr der Bauphase wird am M4 in Leonding mit 19,3 mg/(m²*d) und am M5 in Marchtrenk mit 31,0 mg/(m²*d) prognostiziert (IG-L Grenzwert 210 mg/m²*d).

In der Betriebsphase wird es durch das Projekt nur zu geringfügigen Zusatzbelastungen durch Schienen-, Rad- und Bremsabrieb sowie Aufwirbelung kommen. Die NO2-Belastung wird in Leonding durch den Straßenverkehr auf der L1227 bzw. B139 dominiert, wobei der Grenzwert (JMW) gem. RVS 04.02.12 von 35 µg/m³ an den Monitorpunkten MP1 – MP4 überschritten wird. Gegenüber der Nullvariante kommt es bei MP18 zu höheren und bei MP19 zu geringeren NO2-Belastungen durch das Projekt (Tab 5-43 von Einlage 04-04.01). Im TR Pasching-Hörsching werden die Grenzwerte für NO2 (JMW) von 35 µg/m³ (inkl. Toleranzmarge) eingehalten, aber die NO2-Belastung nimmt entlang der neuen Strecke im bebauten Gebiet gegenüber der Nullvariante um bis zu 9% zu (M9 und M10), während sie entlang der aufgelassenen Trasse abnimmt. Der Teilraum Oftering - Marchtrenk hat weniger Emissionen durch den Straßenverkehr als der Teilraum Linz - Leonding und daher halten die Gesamtbelastungen die Grenzwerte ein. Die NO2-Zusatzbelastung (JMW) bleibt mit maximal 0,5 µg/m³ (M2 und M5) irrelevant. Im erweiterten Beurteilungssraum Linz-Wels können Grenzwertüberschreitun-gen nur in der Bauphase nicht ausgeschlossen werden und die Zusatzbelastungen in der Betriebsphase durch den viergleisigen Ausbau der Westbahn bleiben größtenteils irrelevant. In einer Ergänzung zum UVE-Bericht Luftschadstoffe wird angegeben, dass die ÖBB Lokomotiven und Triebwagen aus den Baujahren 1959 bis 2008 betreibt, von denen der Großteil noch nicht die für Neufahrzeuge seit 2003 geltenden Abgasstandards gem. UIC II erfüllt, mit denen die PM- und NO2-Emissionen beim Projekt Linz Hbf-Westseite berechnet wurden. Die neue Studie schätzt für die Dieseltraktion beim Projekt Linz-Marchtrenk eine Erhöhung gegenüber der Nullvarante von 9,5 kg/jd für NOx und von 1,6 kg/jd für PM, wobei 10% Dieseltraktion wie beim Projekt Linz Hbf-Westseite angenommen wurde. Daraus wird eine irrelevante Zusatzbelastung am exponiertesten Monitorpunkt MP4 in Leonding berechnet und abgeleitet, dass die Dieselmotoremission 198,4 Kilogramm pro durchschnittlichem Tag im Jahr (kg/jd) für PM und 6,6 kg/jd für NOx nicht überschreiten soll, damit die Zusatzbelastung irrelevant bleibt. Die Gesamtbelastung mit PM10 und NO2 wurde nicht berechnet.

Beurteilung: Durch Verlagerung von Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene sind in der Betriebsphase großräumig Verbesserungen der Luftqualität zu erwarten, wodurch ein wesentlich größerer Teil der Bevölkerung nachhaltig entlastet als durch projektbedingte Luftschadstoffe belastet wird. Dennoch sollte das Irrelevanzkriterium nicht auf Karzinogene angewendet werden, die nach dem Stand der Technik zu minimieren sind. Um die Immissionsbelastung mit gesundheitsgefährdenden Verbrennungsaerosolen in der Betriebsphase möglichst gering zu halten, sind Dieselabgase aus Lokomotiven und Triebwagen entsprechend zu limitieren. In der Bau-

phase sind kurzfristige Grenzwertüberschreitungen nicht auszuschließen und deshalb dort, wo diese drohen, alle staubreduzierenden technischen Maßnahmen auszuschöpfen. Entsprechende Auflagen wurden vorgeschlagen.

Einlage 04-04.02 der Einreichunterlagen beschreibt geringfügige mikroklimatische Veränderungen, die gesundheitlich ohne Bedeutung sind und das Wohlbefinden nicht beeinträchtigen. Humanmedizinisch relevant sind dagegen die Einsparungen klimarelevanter Treibhausgase in der Betriebsphase durch Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. Bei entsprechender Attraktivierung des Schienenverkehrs ist zu erwarten, dass durch diese Einsparungen auf der Straße die in Einlage 03-01.02 geschätzten projektbedingten Emissionen von Treibhausgasen weit übertroffen werden (siehe Umwelt & Technik 2014; 11: 35-51). In Beantwortung der Vollständigkeitsanalyse vom März 2015 wurden von der Projektwerberin in Beilage 1 vor-habenübergreifende Daten zur CO2-Einsparung ergänzt und Schlussfolgerungen für das gegenständliche Projekt gezogen, die nachvollziehbar sind.

Lage und Höhe projektierter Bauten und Lärmschutzwände lassen keine unzulässige Beschattung erwarten. Die Beleuchtung der Haltestellen, Zugänge, Bahnsteige und Weichenbereiche (Bedienungsräume) wird nach dem zum Zeitpunkt der Errichtung gültigen Stand der Technik und unter Beachtung der einschlägigen Normen und Vorschriften erfolgen, wobei die Lichtpunkte nach unten auf die Bahnsteige und Zugänge sowie die Bedienungsräume gerichtet sein wird. Die Beleuchtung der Bedienungsräume wird nur während der Bedienungstätigkeiten in Betrieb sein. Nach den vorliegenden Planungsunterlagen sind aufgrund der Entfernung von Wohnobjekten Blendungswirkungen unwahrscheinlich und eine unzumutbare Belästigung der nächstgelegenen Wohnanrainer durch Ausleuchtung von Wohn- und Schlafräumen in der Betriebsphase auszuschließen. Für die Baustellenbeleuchtung wurde eine Auflage formuliert.

III.1.12 Fachgebiet Ökologie, einschließlich Gewässerökologie:

Untersuchungsraum: Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume wurde ein Untersuchungsraum beidseitig der Bestands- und der Neubau- Bahnstrecke gewählt. Im direkt beanspruchten Gebiet (offene Streckenführung, Lagerflächen und Baustraßen) wurde ein Pufferbereich von 300 m gewählt, in dem Indikatorgruppen erfasst wurden. Für den indirekt beeinflussten Bereich um das Vorhaben wurde ein 500 m Pufferbereich gewählt, in dem sogenannte „Zootopkomplexe“ abgegrenzt und die Lebensraumeignung verifiziert wurde. Der Untersuchungsraum für Gewässerökologie und Fischerei wird für direkt betroffene Gewässer 500 m flussauf, sowie 1.000 m flussab des geplanten Eingriffes festgelegt. Die jeweiligen Gewässerabschnitte sind in Übersichtskarten im zugehörigen Kapitel der UVE dargestellt.

Der Untersuchungsraum wurde sowohl für den FB Tiere und deren Lebensräume als auch für den FB Gewässerökologie ausreichend, nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik (wirkungsbezogen) abgegrenzt.

Der Untersuchungsraum für Pflanzen und deren Lebensraum wird auf einen etwa 300m breiten Bereich beidseits der geplanten Trasse beschränkt, „wo direkte Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten sind“. Hier wird „für alle oberflächlichen baulichen Eingriffe, wo es zu Konflikten mit wertvollen Biotopen kommen könnte“ eine „selektive Vegetationskartierung der vegetationsökologisch hochwertigen Lebensräume durchgeführt“. Für Untersuchungen hinsichtlich der Kulturlandschaft wird der Untersuchungsraum auf einen 500m breiten Bereich beidseits der geplanten Trasse erweitert, dies entspricht auch dem Untersuchungsraum des Fachberichts Landschaft.

Der Untersuchungsraum wurde ausreichend, nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik (wirkungsbezogen) abgegrenzt.

Alternativen, Trassenvarianten: Die geprüften Alternativen inkl. Projektbegründung sind in Einlage 02-01.01, die Grundlagen, Vorgangsweise und Ergebnisse
des Trassenauswahlverfahrens in Einlage 02-01.02 im Detail dargestellt. Die Alternativenprüfung Rübenverladeplatz findet sich in Einlage 02-01.03. Gegenüber der Darstellung der Projektwerberin bezüglich der geprüften Alternativen und bezüglich der geprüften Standort- oder Trassenvarianten ergeben sich keine Abweichungen aus Sicht des Fachgebiets Ökologie.

Nullvariante: Gegenüber der Darstellung der Projektwerberin in Bezug auf das Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) ergeben sich keine Abweichungen aus Sicht des Fachgebiets Ökologie.

Ist-Zustand: Die Beurteilung der Ist-Situation für den Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume erfolgt anhand der Kulturlandschaftsgliederung und ihrer Strukturelemente sowie der vegetationsökologisch hochwertigen Lebensräume.

Für die Bewertung der Ist-Situation im Projektgebiet werden in zooökologischen Untersuchungen Zootope mit homogener Sensibilitätsverteilung ausgewiesen und betrachtet. Die Sensibilität der Schutzgüter wird in den definierten Untersuchungsräumen anhand der Kriterien Vorkommen von Leitarten, Habitatstrukturen, Regenerationsdauer sowie Vernetzung/Isolation erhoben und bewertet.

Die Bezug habenden Pläne in der UVE finden sich unter den Einlagezahlen 06-01.02 (Pflanzen und deren Lebensräume, Ist-Zustand - Blatt Ost), 06-01.03 (Pflanzen und deren Lebensräume, Ist-Zustand - Blatt Mitte), 06-01.04 (Pflanzen und deren Lebensräume, Ist-Zustand - Blatt West), 06-02.02 (Tiere und deren Lebensräume, Ist-Zustand - Blatt Ost), 06-02.03 Tiere und deren Lebensräume, Ist-Zustand (Blatt Mitte), 06-02.04 (Tiere und deren Lebensräume, Ist-Zustand - Blatt West), 06-04.13 (Gewässerökologie und Fischerei, Ist-Zustand - Blatt Ost , 06-04.14 (Gewäs-

serökologie und Fischerei, Ist-Zustand - Blatt Mitte) sowie 06-04.15 (Gewässerökologie und Fischerei, Ist-Zustand - Blatt West).

Darüber hinaus wurde als Auflage formuliert, dass im Zuge der Detailplanung auch für den Fachbereich Pflanzen eine Kartierung der geschützten Pflanzenarten im Trassenbereich zu erfolgen hat und erforderlichenfalls Maßnahmen zu entwickeln sind. Damit wird den artenschutzrechtlichen Anforderungen entsprochen. Die Darstellung der gewässerökologischen Vorhabensauswirkungen ist ausreichend, eine Ergänzung war nicht erforderlich.

Auswirkungen des Vorhabens: Die Auswirkungen des Vorhabens im Fachbericht Tiere und deren Lebensräume (inkl. Fachbericht Gewässerökologie und Fischerei) sind indikatorbasiert umfangreich und ausreichend dargestellt. Im Hinblick auf die noch zu behandelnden artenschutzrechtlichen Belange sieht die Projektwerberin vor, im Zuge der Detailplanung Kartierungen der geschützten Arten im Trassenbereich durchzuführen. Dieses Erfordernis wurde zusätzlich vom SV als Auflage formuliert.

Im Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume folgt die „Gesamtbewertung der Auswirkungen“ (Kapitel 5.1.5) für VHL und Kulturlandschaft dem Worst-Case-Prinzip. D.h. dass jeweils die höchste Bewertung einer Einzelfläche bei Aggregierung zum Beurteilungswert für den Teilraum wird.

wird. Die Methode zur Beurteilung der Eingriffsintensität basiert auf den vier Bewertungsebenen, die in der Beurteilung der Sensibilität eingeführt wurden, in der Vorgangsweise nach RVS 04.1.11 Umweltuntersuchung (Eingriffserheblichkeit wird ermittelt aus der Verknüpfung von Eingriffsintensität und Sensibilität):
A. Naturschutzrechtliche Festlegungen (Kapitel 5.1.1)
B. Kulturlandschaft (Kapitel 5.1.2)
C. Strukturelemente (Kapitel 5.1.3)
D. Vegetationsökologisch hochwertige Lebensräume (Kapitel 5.1.4)

Eine Beurteilung der Eingriffe in „Schutzgebiete“ erfolgt „nicht im Rahmen der gegenständlichen Einreichung, sondern ist Gegenstand einer allfälligen naturschutzrechtlichen Genehmigung durch das Land Oberösterreich. Es ist von einer hohen Redundanz mit den Wirkungen auf vegetationsökologisch hochwertige Lebensräume und Strukturelemente der gegenständlichen Beurteilung auszugehen.“ (Kapitel 5.1.1.)

Auswirkungen auf Pflanzenarten werden im Fachbericht nicht explizit behandelt, sie werden aus den Angaben an verschiedenen Stellen in den Einreichunterlagen vom SV zusammengestellt (Tabelle 36, Frage N4.5).

Die Eingriffserheblichkeiten auf den drei Beurteilungsebenen „Kulturlandschaft“ (Gewichtung 0,3), „Strukturelemente“ (Gewichtung 0,2) und „vegetationsökologisch hochwertige Lebensräume (Ge-

wichtung 0,5)“ werden zu einer Eingriffserheblichkeit je Teilraum aggregiert, indem die in Klammer angeführten Gewichtungsfaktoren verwendet werden (siehe Tabelle 5-5).
Bei der Beurteilung der Eingriffe wird zwischen Eingriffen in der Bau- und Betriebs-phase unterschieden (Seite 67), wobei die Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als Eingriff beurteilt wurde.

Eine Zusammenstellung der Eingriffsbeurteilung der Kriterien Kulturlandschaft, Strukturelemente und VHL für die drei Teilräume LL, PH und OM findet sich für Bau- und Betriebsphase in Tabelle 23 (Frage N1). Die Eingriffserheblichkeit wird für alle drei Teilräume für die Bau- und Betriebsphase gleich beurteilt, für Linz-Leonding mit hoch, für Pasching-Hörsching und Oftering-Marchtrenk mit mittel.

Die Methode zur Beurteilung der Umweltauswirkungen ist sehr detailliert beschrieben, sehr durchdacht und in mehreren Verfahren erprobt worden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen und ihre Lebensräume sind ausreichend dargestellt. Dort, wo es erforderlich war, wurden vom SV eigene Auswertungen anhand der vorgelegten Unterlagen erstellt.

Hinsichtlich der Lärmimmissionen fehlen im Teilraum Linz-Leonding wertbestimmende Arten. Es sind daher geringe Beeinflussungen während der Bauphase zu erwarten. Im Nahbereich der Bahn ist die Lebensraumqualität für lärmsensible Tierarten gering. Angesichts der Vorbelastung ergibt sich auch in der Betriebsphase keine relevante Veränderung für Tiere und deren Lebensräume.

Im Nahbereich der Trasse im Teilraum Pasching-Hörsching wird es zu einer Lebensraumentwertung kommen. Der Rückbau der Bestandsstrecke in diesem Abschnitt kompensiert dies zum Teil. Zudem ist (generell) eine hohe Vorbelastung durch den Flughafenbetrieb gegeben.
Angesichts der Vorbelastung des Teilraumes Oftering-Marchtrenk ergibt sich keine unverträgliche Mehrbelastung für Tiere und deren Lebensräume im Vergleich zum Ist-Zustand.

Die Dauer von baubedingten Erschütterungen ist vergleichsweise kurz. Es ist jedoch mit einem vorübergehenden Rückzug von erschütterungsempfindlichen Tieren wie Kriechtieren oder Vögeln aus den betroffenen Lebensräumen zu rechnen. Eine Wiederbesiedlung in der Betriebsphase ist zu erwarten.

Die Auswirkungen der Zunahme elektrischer und magnetischer Felder durch das Vorhaben ist mit Sicherheit irrelevant: Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Errichtung weiterer Leitungen im Nahbereich bestehender Leitungen als auch die Errichtung neuer Leitungstrassen zu keinen für Hummeln inakzeptablen Veränderungen der „elektrischen Feld-Landschaft“ führt. Die prognostizierten Dimensionen der magnetischen Flussdichte (24-Stunden-Mittelwert in 11-21 m Abstand zukünftig 3,4 µT) sind vermutlich für Tiere feststellbar, aber mit Sicherheit in keinem für die Tiere

schädlichen Bereich. Abnahmen von Hummeldichten auf angrenzenden Feldern durch die projektbedingte Veränderungen des Magnetfeldes sind daher auszuschließen.

Bauphase: Die Staubbelastung wird sich erfahrungsgemäß nur einige Meter beidseitig von befahrenen Baustraßen und um Lager- und Manipulationsflächen auswirken. Staubmindernde Maßnahmen sind vorgesehen. Diese bauzeitigen Auswirkungen führen zu keinen dauerhaften (über die Bauphase hinausgehenden) Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere und deren Lebensräume.

Betriebsphase: Nur im Nahbereich der Trasse werden in relevantem Ausmaß Luftschadstoffe (v.a. Stickoxide und Stickstoffeinträge) Lebensräume und Arten beeinflussen. Da es sich hier fast ausschließlich um naturschutzfachlich geringwertige Biotoptypen ohne spezialisierte Tierarten mit hoher Biotopbindung handelt, kann den Ausführungen der Projektwerberin gefolgt werden, dass die Beeinflussung durch das Vorhaben als gering einzustufen ist.
Im Teilraum Pasching-Hörsching ist davon auszugehen, dass es durch den Wegfall der Bestandsstrecke und den Neubau in vergleichsweiser Nahelage, lediglich zu einer örtlichen Verschiebung der Beeinflussung durch Luftschadstoffe und keiner maßgeblich höheren Beeinflussung kommt. Unterstützend wäre es hier zielführend, entlang der Bahntrasse im Zuge der Detailplanung großzügige Heckenpflanzungen vorzusehen. Insbesondere in Hinblick auf deren gute Filterleistung. Dies wird als empfohlene Maßnahme formuliert (siehe N 5.1).
Bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen des Fachberichtes Luftschadstoffe, sind keine wesentlichen Beeinflussungen von Tieren und deren Lebensräume abzusehen.

Insbesondere für nachtaktive Insekten können Lichtquellen zur Falle werden. Die Auswirkungen sind schwer abzuschätzen, da auf Licht reagierende Insekten auch über weite Strecken angelockt werden.

Deshalb wird der Einsatz von stationären Beleuchtungskörpern, die UV-Licht nur minimal emittieren, wie Natriumdampflampen, geeignete LEDs oder vergleichbare vorgeschrieben. Zudem ist eine effektive Abschirmung nach oben und an den Seiten notwendig. Damit wird in Summe die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten auf ein Minimum reduziert und bringt im Vergleich zu konventioneller Beleuchtung auch ökonomische Vorteile. Die Belästigung durch nachtaktive Fluginsekten an beleuchteten Bahnsteigen wird dadurch ebenso reduziert.

Entlang der Bahntrasse kommt es zur Beschattungen durch Lärmschutzwände. Dies betrifft insbesondere Sonnplätze poikilothermer (wechselwarmer) Tiere entlang der gesamten Bahntrasse. Daher sind im Zuge der Umweltbaubegleitung Ersatzlebensräume an geeigneter südexponierter Stelle in Form von Steinhäufen vorzusehen. Art, Anzahl und Situierung sind von der Umweltbaubegleitung festzulegen und von der Umweltbauaufsicht freizugeben.

Während der Bauphase kommt es zu temporären Flächenverlusten für aquatische Organismen. Die teilweise dauerhafte Verlegung von Gewässerabschnitten verlängert Teile von Gewässerstrecken. Damit wird in der Betriebsphase eine größere Fläche an Lebensraum für aquatische Organismen zur Verfügung stehen als im Ist-Zustand. Die vorgesehene Strukturierung dieser Abschnitte ist ein zusätzlicher Gewinn für die Gewässerlebewesen.
Insbesondere im Teilraum Linz-Leonding ist durch die Fällung einzelner Obstbäume der Lebensraum einiger Vogelarten betroffen. Für die Fällung von Gehölzen werden Maßnahmen vorgeschrieben (siehe Frage N 5.1).

Die Beeinflussung durch Flächenverluste wird durch die im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen auf ein verträgliches Ausmaß reduziert. Dazu ist auch auf den Fachbereich „Pflanzen und deren Lebensräume“ zu verweisen.

In der Bauphase sind geringe quantitative Auswirkungen auf Gewässer durch eine geringere Kapazität der Umleitungen gegeben. Die dauerhaften Vorteile in der Betriebsphase überwiegen allerdings. Es sind keine unverträglichen Beeinflussungen durch quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts absehbar.

Immissionen werden vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Pflanzenstand bleibend zu schädigen. Beim Ballungsgebiet Linz handelt es sich um ein vorbelastetes Gebiet. Die genannten Zusatzbelastungen sind nicht geeignet, den im Untersuchungsgebiet dokumentierten Pflanzen- und Vegetationsbestand wesentlich zu beeinflussen.

Die naturschutzfachlich relevanten Flächen werden teilweise als „vegetationsökologisch hochwertige Lebensräume“ (mit tlw. geringer Sensibilität) und teilweise als Strukturelemente (Obstbaumwiesen, Brachen, Hecken, Feldgehölze, Alleen, etc.) dargestellt. Die Flächenbeanspruchung der 26 VHL wird im Fachbericht sehr detailliert beurteilt. Allerdings ist die Ist-Zustandsflächengröße aus dem Fachbericht sowie der Dokumentation der Biotopkartierung nicht herauszulesen, weshalb die Nachvollziehbarkeit der Beurteilung des Flächenverlusts als „gering/teilweise/vollständig“ nur optisch durch die Planbeilagen bzw. verbal im Text gegeben ist.
Da für Strukturelemente keine Flächenbilanz (für den Ist-Zustand und) für die Eingriffsbeurteilung erstellt wird, lässt sich der Flächenverlust der einzelnen naturschutzfachlich relevanten Biotoptypen bzw. nach der Sensibilität nicht eindeutig aus dem Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume herauslesen (lediglich „optisch“ über die Darstellung in den Planbeilagen). Der Ermittlung des Maßnahmenbedarfs für Strukturelemente sowie die Kompensationswirkung der Maßnahmen für den Verlust von Strukturelementen hinsichtlich Flächenverlusts sind aus dem Fachbericht nicht herauslesbar und muss in der Detailplanung nachvollziehbar dargelegt werden.

Die Beurteilung von Zerschneidungseffekten wird auf der Ebene von 26 Einzelflächen vorgenommen. Die Zerschneidungseffekten der Bauphase sind als temporäre (vorübergehende) Auswirkungen zu werten.

Durch die Verlegung des Krumbachs kommt es in der Bauphase zu einem temporären Verlust der Vernetzungsfunktion des Krumbachs. In der Betriebsphase ist die Verbindungsfunktion und auch die ökologische Funktion als Lebensraum des Krumbachs an anderer Stelle – durch die schnellwachsenden Ufergehölze nur mäßig zeitlich verzögert wirksam - wiederhergestellt.
Der Abschnitt Pasching-Hörsching, der als Neubau errichtet wird, hat naturgemäß eine größere Zerschneidungswirkung als die Verbreiterung der Bestandsstrecke (vgl. auch Beurteilung der Flächenverluste in den Kulturlandschaftstypen in Tabelle 19).
Im Fachbericht werden die Maßnahmen mit einer hohen Wirksamkeit beurteilt, es verbleiben für die Gewässer geringe bis keine Restbelastungen. Die Einschätzung im Fachbericht, dass durch die Verlegung der Gewässer und unter Berücksichtigung der umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen für die Gewässer keine Auswirkungen verbleiben und insgesamt bereichsweise eine Verbesserung des naturschutzfachlichen Wertes gegeben ist wird geteilt.
Aufgrund der o.a. Ausführungen und der von der Projektwerberin vorgesehenen und vom SV vorgeschriebenen Maßnahmen ist keine wesentliche Beeinflussung von Pflanzen zu erwarten.

Aufgrund der o.a. Ausführungen und der von der Projektwerberin vorgesehenen und von den betreffenden Fachgutachtern vorgeschriebenen Maßnahmen ist keine wesentliche Beeinflussung von Pflanzen durch qualitative und quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts erkennbar resp. zu erwarten.

III.1.12 Fachgebiete Luft und Klima:

Untersuchungsraum: Der Untersuchungsraum wurde in 3 Teilräume aufgegliedert. Die Abgrenzung ist nachvollziehbar und berücksichtigt auch die emissionsbedingten Hot Spots der Bauphase. Da die im Zusammenhang mit dem Betriebsprogramm ergebende Kapazitätserweiterung nicht nur das ggst. Bauvorhaben betrifft, wurde der Untersuchungsraum auch auf mittelbare Auswirkungen der angrenzenden Bahnabschnitte zwischen Linz und Wels ausgedehnt.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Unter dem Aspekt der Luftreinhaltung und der Klimatologie sind in den Unterlagen die Grundlagen, Alternativen und Varianten ausreichend dargestellt, und es ergeben sich aus diesem Fachbereich keine relevanten Abweichungen zur Einschätzung der Projektwerberin.

Ist-Zustand: Die Beurteilung der Ist-Situation und der Sensibilität des Planungsraumes erfolgt für den Fachbereich Luftschadstoffe anhand der Vorbelastung mit Luftschadstoffen. Die Sensibilitätsbewertung des Planungsraumes hinsichtlich der relevanten Schadstoffe erfolgt anhand der Grenzwerte.

Für die Dokumentation des Klima-Ist-Zustands im Projektgebiet wurden Datensätze der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik für die Messstelle Hörsching im Beobachtungszeitraum 1971 bis 2000 herangezogen. Die Ergebnisse der verwendeten Datensätze lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das höchste durchschnittliche Monatsmittel der Tageshöchsttemperatur an der Station Hörsching ist mit 18,7°C im Juli verzeichnet. Das tiefste durchschnittliche Monatsmittel der Tagestiefsttemperatur wird mit -1,6°C im Januar verzeichnet.

Nach dem langjährigen Mittel scheint die Sonne pro Jahr an 1.632 Stunden, das sind etwa 37 % der maximal möglichen Dauer. Die mittleren Monatssummen an Sonnenstunden liegen zwischen etwa 35 Stunden (6 %) im Dezember und etwa 232 Stunden (51 %) im Juli.

Die mittlere Jahresniederschlagssumme beträgt 754 mm Niederschlag. Die Monate Mai bis August zählen zu den niederschlagsreichen Monaten. Schneefall ist von November bis April möglich, wobei die mittlere jährliche Zahl der Tage mit Schneebedeckung (Gesamtschneehöhe größer als 1 cm) bei rund 43 Tagen liegt. Mit Gewittern ist vor allem im Zeitraum Mai bis August zu rechnen.

Für die Station Hörsching ist eine Hauptwindrichtung in den Himmelsrichtungen West bzw. Nordwest gegeben, ein zweites Maximum findet sich aus östlicher Richtung. Die Durchlüftung des Untersuchungsraumes ist mit einer Geschwindigkeit von 3,0 m/sec im Jahresmittel gut. Der Anteil an Calmen ist gering. Zusammenfassend wird geschlossen, dass das Untersuchungsgebiet gut durchlüftet ist.

Auswirkungen des Vorhabens: Wenn davon ausgegangen werden kann, dass der Anteil der Dieseltraktion am gesamten Schienenverkehrsaufkommen im Bereich von < 10% bleibt, kann für den Betrieb der neuen Bahnanlage die Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit durch Staub und Luftschadstoffe gemäß UVP-Leitfaden zum IG-L als irrelevant eingestuft werden. Während der Bauphase gibt es einige kritische Punkte, wo besondere Maßnahmen zur Hintanhaltung der Staubentwicklung sowie eine Überwachung des Staubeintrags vorgesehen sind. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist eine Zusatzbelastung von <3% des jeweiligen Grenzwertes zu erwarten.

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima ist, kann es in der Betriebsphase durch die Errichtung von Lärmschutzwänden beinahe im gesamten Trassenabschnitt zu Auswirkungen kommen. Da die Lärmschutzwände zwar schräg oder senkrecht zur Hauptwindrichtung liegen, das Gebiet jedoch gut durchlüftet ist, wird davon ausgegangen, dass es nur zu geringen Auswirkungen auf die Durchlüftungsverhältnisse kommt. Die Bewertung der Eingriffserheblichkeit erfolgt mit „gering“. In der Bauphase werden aufgrund der zeitlichen Begrenzung allfällige Auswirkungen auf mikroklimatische Verhältnisse im Untersuchungsraum als unerheblich betrachtet.

III.1.13 Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild:

Untersuchungsraum: Die Ausweisung des Untersuchungsraumes bzw. des Betrachtungsraumes beiderseits der Trasse ist aus Sicht des SV für Raumplanung für die Fachbereiche Siedlungswesen, Freizeit und Erholung und Orts- und Landschaftsbild nachvollziehbar und ist nach dem Stand der Technik abgegrenzt. Die jeweils unterschiedlichen Ausweitungen des Untersuchungsraumes beruhen darauf, dass

- im Fachbereich Siedlungswesen der berührte Raum (beiderseits der Trasse 500 m und gesamten Gemeindegebiet) betrachtet wird, der durch die Wirkungen Lärm, Erschütterung, elektromagnetische Felder, gasförmige Emissionen, Belichtung und Flächenverbrauch berührt wird,
- im Fachbereich Freizeit und Erholung in dem (beiderseits der Trasse 500 m und gesamten Gemeindegebiet) erweiterten Raum eventuell vorhandene Anlagen und Einrichtungen berührt werden könnten und
- im Fachbereich Orts- und Landschaftsbild vorrangig der unmittelbar berührte Raum (beiderseits der Trasse 500 m) betrachtet wird, um die visuell wahrnehmbaren Auswirkungen – und eventuell Belastungen – beurteilen zu können. Der Untersuchungsraum umspannt vor allem den Bereich der Hochterrassen des Unteren Trauntals, die verdichteten Siedlungs- und Gewerbebereiche der Gemeinde Leonding und das dichte Stadtgebiet von Linz, sowie die landwirtschaftlich geprägte Niederterrasse, die den verdichteten Siedlungs- und Gewerbebereich der Stadt Marchtrenk umfasst.

Diese gewählte Abstufung kann aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung bestätigt werden, da sie den fachlichen Anforderungen einer Prüfung der genannten Wirkungen durch den Bau bzw. die Verbesserung der Bahntrasse entspricht.

Aus Sicht des SV für Raumplanung, Stadtplanung, Orts- und Landschaftsbild sowie Sachgüter wurde der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt.

Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante: Aus Sicht des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter ergeben sich hinsichtlich der geprüften Alternativen, der Darstellung der geprüften Standort- oder Trassenvarianten und der Bewertung der Nullvariante keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin ÖBB. Wesentlich ist, dass die zentralen Ziele des Ausbaues der Westbahnstrecke entsprechend den Anforderungen an eine HL-Trasse und die Grundlage für eine Neuorientierung des Entwicklungsraumes zwischen den Gemeinden und dem Flughafen Linz-Hörsching als Teil des Zentralraumes Oberösterreich erreicht werden.

Ist-Zustand: Zur Beschreibung der Regionalentwicklung im erweiterten (funktionalen) Untersuchungsraum wurden die räumlichen Festlegungen mit Relevanz zum Vorhaben, die demographische Entwicklung, die Wirtschaftsstruktur sowie Pendlerströme untersucht.

Die Beurteilung der Bestandssituation für den Fachbereich Freizeit und Erholung erfolgt anhand des Erholungswertes der Landschaft (Erholungseignung der Landschaft, ohne dass spezielle Erholungseinrichtungen benötigt werden), Freizeit- und Erholungsinfrastruktur.

Im Zuge der Analyse und Beurteilung der Ist-Situation wird ermittelt, dass sich im Untersuchungsraum, definiert durch einen 500 m - Puffer um das Vorhaben, mehrere nach Österreichischem Denkmalschutzgesetz geschützte Kulturgüter befinden. Zudem sind im Denkmalverzeichnis des Bundesdenkmalamtes eingetragene Kulturgüter anzutreffen. Auffälligere Wegkreuze und ähnliche Kleindenkmale werden im Untersuchungsraum nicht vorgefunden.

Zur Ermittlung der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild wurde ein enger Untersuchungsraum festgelegt, der einen beidseitigen Korridor von 500 m Breite um den direkt durch das Vorhaben beanspruchten Raum, einschließlich der Bestandstrecke, umfasst und auch die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen abdeckt.

Die Erhebung der Ist-Situation des Ortsbildes bezieht sich auf die Kriterien:

- Bebauungsstruktur
- Raumwirkung
- Eigenart

Der oberösterreichische Zentralraum ist einer der am dichtesten besiedelten Räume Österreichs und von Industrie- und Gewerbenutzungen geprägt. Großflächige Agrarflächen verzahnen sich zusehends mit Siedlungsbereichen. Im weiten Untersuchungsraum treffen die landschaftlichen Großräume des Inn- und Hausruckviertler Hügellands im Norden und des Unteren Trauntals im Süden aufeinander.

Die Bezug habenden Pläne in der UVE finden sich unter den Einlagezahlen 05-01.02 (Plan „Siedlungswesen Ist-Zustand“ Blatt Ost), 05-01.03 (Plan „Siedlungswesen Ist-Zustand“ Blatt Mitte), 05-01.04 (Plan „Siedlungswesen Ist-Zustand“ Blatt West / Einlagezahl– M 1:10.000), 05-04.02 (Plan „Orts- und Landschaftsbild Ist-Zustand“ Blatt Ost), 05-04.03 Plan „Orts- und Landschaftsbild Ist-Zustand“ Blatt Mitte), 05-04.04 (Plan „Orts- und Landschaftsbild Ist-Zustand“ Blatt West), 05-02.02 (Plan „Freizeit und Erholung Ist-Zustand“ Blatt Ost), 05-02.03 (Plan „Freizeit und Erholung Ist-Zustand“ Blatt Mitte), 05-02.04 (Plan „Freizeit und Erholung Ist-Zustand“ Blatt West), 05-03.02 (Karte IST-Zustand – Blatt Ost / Kulturgüter und Denkmalschutz), 05-03.03 (Karte IST-Zustand – Blatt Mitte / Kulturgüter und Denkmalschutz), 05-03.04 (Karte IST-Zustand – Blatt West / Kulturgüter und Denkmalschutz) sowie unter den Einlagezahlen 05-01.27 (Karte IST-Zustand - Blatt Ost / Verkehr und technische Infrastruktur - Karte 05-01.28 (IST-Zustand - Blatt Mitte / Verkehr und

technische Infrastruktur) und 05-01.29 Karte IST-Zustand - Blatt West / Verkehr und technische Infrastruktur).

III.1.14 Zusammenfassung:

Fragenbereich 1: Alternativen – Trassenvarianten
Alle Fachbereiche kommen in Bezug auf die Trassenwahl zusammenfassend zu den Aussagen, dass in Bezug auf die geprüften Alternativen, die Darstellungen der geprüften Standort- bzw. Trassenvarianten, sowie der Bewertung der Nullvariante keine maßgeblichen Unterschiede zu den Einschätzungen der Projektwerberin vorliegen. Somit wurden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften (vorhabensbezogenen) Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Null-Variante) und der Trassenvarianten fachlich geprüft.

Fragenbereich 2: Bewertung und allenfalls Ergänzung der vorgelegten Unterlagen zu den Auswirkungen des Vorhabens, Vorschläge für Maßnahmen, zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

In diesem Fragenbereich wurden die von der Projektwerberin zu den Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen von den Sachverständigen nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 Z 1-3 aus fachlicher Sicht beurteilt und gegebenenfalls ergänzt.

Zusammenfassend wurden der Untersuchungsraum, die Untersuchungsmethode und die Anwendung der einschlägiger Gesetze, Normen und Richtlinien sowie die Ergebnisse im Vergleich mit Grenz- und Richtwerten je nach Fachgebiet entsprechend dargelegt.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden in den Unterlagen entsprechend dargestellt, Erforderliche Ergänzungen wurden in Form von Auskünften gemäß § 24c Abs.8 UVP-G 2000 schriftlich vorgelegt und wurden diese zum Umweltverträglichkeitsgutachten öffentlich aufgelegt. Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der Wissenschaft.

Emissionen von (Luft-) Schadstoffen werden nach dem Stand der Technik begrenzt.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird aus fachlicher Sicht möglichst gering gehalten. Die vom Vorhaben ausgehenden Immissionen gefährden aus Sicht der Sachverständigen weder Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen. Die vom Vorhaben ausgehenden Immissionen verursachen aus fachlicher Sicht keine erheblichen Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen,

insbesondere solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen. Durch das Vorhaben treten auch keine unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen auf. Die Grenzwerte der anzuwendenden besonderen Immissionsschutzvorschrift SchIV für Wohnräume werden aus fachlicher Sicht eingehalten und wird zusätzlich auch das Kriterium des Spitzenpegels berücksichtigt. Sonstige, das Mindestmaß der SchIV unterschreitende Maßnahmen sind aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen nicht erforderlich.

Abfälle werden nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik wird festgehalten, dass der viergleisige Ausbau des Westbahnabschnittes Linz – Marchtrenk den diversen Forderungen der öffentlichen Verkehrsplanungen mit den Ausbauplänen und Verkehrskonzepten entspricht und eine dem heutigen Stand der Technik und der Verkehrsplanung entsprechende moderne infrastrukturelle Aufschließung der bedeutenden Wirtschaftsräume ermöglicht. Weiters kann durch den viergleisigen Ausbau in der Region ein adäquates Verkehrsangebot im Schienenverkehr gestaltet werden, welches auch eine positive Weiterentwicklung des örtlichen Raumes und der lokalen Region fördern kann. Übergeordnet erfolgt eine dem europäischen Verkehrsraum entsprechende zeitgemäße Verknüpfung mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes werden aus eisenbahnbautechnischer Sicht als positiv gewertet.

Seitens des Fachgebietes Forstwesen, Wald- und Wildökologie wird festgehalten, dass die Waldflächeninanspruchnahme (befristet, dauernd) in den UVE-Unterlagen (Einlage 06-03.08) ausreichend und plausibel dargestellt wird und in Bezug zu den amtlichen Unterlagen der forstlichen Raumordnung (WEP) steht. Es ist durch die definierten Projektmaßnahmen ausreichend sichergestellt, dass die Waldflächeninanspruchnahme kurz bis mittelfristig ausreichend ausgeglichen wird. Mit diesen Maßnahmen wird den im §1 (Nachhaltigkeit) festgelegten Zielen des ForstG 1975idgF hinreichend Rechnung getragen und wird mittelfristig eine nachhaltige Nutzung der betroffenen Holzressourcen sichergestellt. Zudem erfolgt im Rodungsverfahren eine hinreichend sorgfältige Interessensabwägung betreffend das öffentliche Interesse an der Rodung.

Aus geologischer und hydrogeologischer Sicht treten im Vorhabensgebiet zwar theoretisch nutzbare mineralische Rohstoffe (Kiessande; das sind grundeigene mineralische Rohstoffe im Sinne des § 5 MinroG bzw. Quarzsande, das sind bergfreie mineralische Rohstoffe im Sinne des § 3 MinroG) auf, die im gg. Bereich jedoch auf Grund ihrer regionalen Verbreitung nicht als sicherungswürdige Mineralrohstoffvorkommen bezeichnet werden können. Mineralische Rohstoffe gem. § 4 MinroG sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Vorhabensgebiet nicht bekannt. Vom Vorhaben werden

die Grundwasserkörper der bestehenden und geplanten Wasserschongebiete bzw. der Wasserschutzgebiete weder während der Bauphase noch während des Regelbetriebes sowohl in quantitativer als auch in quantitativer Sicht beeinträchtigt. Durch die Wahl der Regelquerschnitte geht auch ein optimaler Schutz des Grundwassers im Falle eines außerbetrieblichen Ereignisses aus.

Aus Sicht der Luftfahrt sind Planungsinteressen – sowohl militärisch als auch zivil - durch das Vorhaben nicht betroffen. Unter der Voraussetzung, dass das Projekt plan-, sach- und fachgemäß ausgeführt wird sowie die in diesem Gutachten zusätzlich zwingend geforderten und empfohlenen Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. in den nachfolgenden Bewilligungsverfahren und der Bauphase umgesetzt werden, ist das vorliegende Projekt als umweltverträglich zu erachten und wahrt die Sicherheit der Luftfahrt.

Aus der Sicht des Fachgebietes Boden (Agrarwesen) ist trotz relevanter Auswirkungen hinsichtlich Flächenbeanspruchung und Durchschneidungen durch das vorliegende Projekt die Entwicklung der Landwirtschaft im Raum und die nachhaltige Nutzung der Ressource Boden für Zwecke der Landwirtschaft nicht nachhaltig gefährdet.

Aus ökologischer und gewässerökologischer Sicht berührt das Vorhaben keine Landschaftsschutzgebiete, Europaschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Naturhöhlen, Nationalparks, Naturparks oder geschützte Landschaftsteile, noch beeinträchtigt es solche Gebiete. Allerdings sind vom Vorhaben drei Gewässer (Krumbach, Grundbach, Perwenderbach) betroffen, die unter den besonderen Natur- und Landschaftsschutz gemäß § 10 OÖ NSchG idgF (nicht Gegenstand dieses Verfahrens) für Flüsse und Bäche fallen. Durch Maßnahmen werden die Eingriffe jedoch entsprechend kompensiert.

Das Vorhabensgebiet wird für die vegetationsökologische Betrachtung grundsätzlich in die drei Teilräume Linz-Leonding, Hörsching – Pasching und Oftering – Marchtrenk gegliedert. Die Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben umfasst in der Bauphase 173,1 ha (49,7 ha VHL). In der Betriebsphase werden 136,1 ha (44,3 ha VHL) dauerhaft beansprucht. Die Differenz der in Bau- und Betriebsphase beanspruchten Flächen beträgt 37 ha.

Für die Beurteilung der Sensibilität des Vorhabensgebiets aus vegetationsökologischer Sicht werden naturschutzrechtliche Festlegungen, Kulturlandschafts(typen), Strukturelemente und 26 vegetationsökologisch hochwertigen Lebensräumen (VHL) herangezogen. Die Sensibilität der drei Teilräume ist jeweils als „gering“ eingestuft. Die Beurteilung der Vorhabens Auswirkungen erfolgt unter Zugrundelegung derselben vier Beurteilungsebenen, wie sie für die Einstufung der Sensibilität der Teilräume definiert wurden. Die Vorhabens Auswirkungen (ohne Maßnahmen) sind im Teilraum Linz-Leonding hoch, in den Teilräumen Pasching - Hörsching und Oftering - Marchtrenk mittel. Die Restbelastung unter Berücksichtigung der Maßnahmen ist im Teilraum Linz-Leonding mittel, in den übrigen zwei Teilräumen gering.

Die von der Konsenswerberin vorgeschlagenen Maßnahmen im Ausmaß von insgesamt rd. zehn Hektar umfassen zum einen ökologische Ausgleichsflächen, das sind Wald-Aufforstungen, Anlage von Trockenwiesen und Ausgleichsflächen Wasserdauernass. Weiters sind Schutzmaßnahmen und funktionelle Maßnahmen, z.B. Strukturverbesserungen an Gewässern vorgesehen.
Im UVP-Gutachten wurden weitere spezifische Maßnahmen vorgeschrieben, zB Erstellung eines detaillierten Maßnahmenkonzepts, Vorschreibungen zu Baumartenwahl und Saatgut etc. Hinsichtlich Artenschutz (insb. Art.12 FFH Richtlinie) wird vorgeschrieben, für die Detailplanung die im Zuge der Erstellung des Fachbeitrags durch Bestandserhebungen sämtlicher schützenswerter Pflanzenarten zu ergänzen. Die Ergebnisse dieser Bestandserhebungen sind in das geforderte Maßnahmenkonzept zu integrieren – erforderlichenfalls sind zusätzliche artspezifische Maßnahmen zu entwickeln. Somit ist gewährleistet, dass den artenschutzrechtlichen Erfordernissen entsprochen werden wird.

Das Vorhabensgebiet wird für die tierökologische Betrachtung grundsätzlich in die drei Teilräume Linz-Leonding, Hörsching – Pasching und Oftering – Marchtrenk gegliedert. Darüber hinaus erfolgt eine funktionelle räumliche Abgrenzung anhand von insgesamt 13 Zootopen, von denen fünf siedlungsgeprägt sind und jeweils vier strukturarme und strukturreiche
Feldlandschaften umfassen. Die Sensibilität der Tierlebensräume im siedlungs- und agrarisch geprägten Vorhabensgebiet wird als gering bis mäßig eingestuft.
Die Beurteilung der Vorhabensauswirkungen erfolgt indikatorbasiert getrennt nach Bau- und Betriebsphase für die Kriterien der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen, das sind zB direkte und indirekte Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge etc.
Die Vorhabensauswirkungen (ohne Maßnahmen) liegen zwischen sehr gering und mittel, die Restbelastung unter Berücksichtigung der Maßnahmen zwischen sehr gering und gering, für den Teilraum Linz-Leonding sind Verbesserungen angegeben.

Die von der Konsenswerberin vorgeschlagenen tierökologischen Maßnahmen entsprechen mit einer Ausnahme jenen des Fachbereichs Pflanzen (siehe dort). Im UVP-Gutachten wurden weitere spezifische Maßnahmen vorgeschrieben, zB Erstellung eines detaillierten Maßnahmenkonzepts, insektenschonende Beleuchtung während der Bauphase und von Bahnanlagen in der Betriebsphase etc. Hinsichtlich Artenschutz (insb. Art.12 FFH Richtlinie) hat sich die Konsenswerberin festgelegt, für die Detailplanung die im Zuge der Erstellung des Fachbeitrags durch Bestandserhebungen sämtlicher schützenswerter Tierarten zu ergänzen. Die Ergebnisse dieser Bestandserhebungen sind in das vom UVP-Gutachter geforderte Maßnahmenkonzept zu integrieren – erforderlichenfalls sind zusätzliche artspezifische Maßnahmen zu entwickeln. Somit ist gewährleistet, dass die Interessen des Naturschutzes nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Vom Vorhaben betroffen sind im Teilraum Linz-Leonding der Füchselbachkanal (gebildet aus Zusammenfluss von Krumbach und Grundbach) und der Krumbach, der oberhalb der Einmündung des Alhartinger Baches nicht wasserführend ist. Füchselbachkanal und Krumbach sind nicht fischführend. Im Teilraum Pasching - Hörsching ist der Grundbach (nicht fischführender Bach) vom

Vorhaben betroffen. Im Teilraum Oftering – Marchtrenk sind es der Perwender- (fischführend), der Hörschinger- (fischführend) und der Freilingerbach (nicht fischführend). Die Gewässer befinden sich in einem mäßigen bis schlechten Zustand. Demzufolge ist auch ihre Sensibilität als gering einzustufen. Die Vorhabensauswirkungen (ohne Maßnahmen) werden als „mittel“ eingestuft, die Restbelastung unter Berücksichtigung der Maßnahmen ist durchgehend gering.

Die von der Konsenswerberin vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen Gewässerschutzmaßnahmen, vorübergehende und dauerhafte Gewässerverlegungen, die ökologischen Aufwertungen der wiederhergestellten resp. neu angelegten Gewässerabschnitte darstellen. Abgesehen von kurzfristig möglichen Beeinträchtigungen während der Bauphase kommt es zu keiner dauerhaften Verschlechterung des ökologischen Zustands der vom Vorhaben betroffenen Gewässer, bereichsweise sind Verbesserungen festzustellen. Hinsichtlich Artenschutz (insb. Art.12 FFH Richtlinie) sind keine Beeinträchtigungen besonders geschützter Arten zu erwarten.

Aus Sicht der Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher, überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme, die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen positiv beurteilt. Das Vorhaben entspricht den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen. Verwiesen wir allerdings darauf, dass in einzelnen Dokumenten spezielle Anforderungen an die örtliche Raumordnung formuliert werden sowie die Optimierung des ÖPV-Verkehrssystems in Ergänzung zur neuen HL-Bahntrasse gefordert wird. Diese Aufgaben sind allerdings nicht Bestandteile des vorliegenden UVP-Verfahrens.

Aus der Sicht des Fachgebieters Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird durch die Errichtung von Entwässerungsanlagen nach Stand der Technik statt der flächigen Versickerung von Niederschlagswässern im Bestand ohne Reinigung und ohne die Möglichkeit des Rückhaltes von wassergefährdenden Stoffen bei Störfällen wird die qualitative Situation für den Grundwasserkörper und für Oberflächengewässer verbessert. Weiters wird die Nutzung der Wasserressourcen verbessert, da potentielle qualitative Belastungen ausgeschaltet oder wesentlich reduziert werden. Die Hochwasserabflusssituation wird durch das Projekt lokal in geringem Umfang zt positiv zt negativ beeinflusst, insgesamt ist eine Gleichwertigkeit festzustellen; in der Bauphase werden ausreichende provisorische Ableitungen vorgesehen. Nachteilige Auswirkungen des Projektes auf künftige Hochwasserschutzprojekte sind nicht zu erkennen.

Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Die Gutachter haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G2000 mit den Vorbringen der Einwender im Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens fachlich auseinandergesetzt. Bei der Behandlung der Stellungnahmen – sofern diese projektrelevant sind - haben sich bezüglich der Einschätzung der Umweltverträglichkeit keine maßgeblichen Änderungen ergeben.

Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis:

Das darauf erstattete Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) vom 21. März 2017 kommt zu folgender Gesamtschlussfolgerung zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

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

Auf die zwischen der öffentlichen Auflage und mündlichen Verhandlung von Einschreitern vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen (siehe oben Punkte I.4 – D und I.5.3) wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten entsprechend eingegangen.

III.2 Zu den Genehmigungskriterien des HIG

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

III.2.1 Fachgebiet Eisenbahnbetrieb:

Die Streckenkapazität (Leistungsfähigkeit) einer Strecke wird begründet durch die Anzahl der Züge, die unter bestimmten eisenbahnbetrieblichen und technischen Voraussetzungen und unter Einhaltung bestimmter Qualitätskriterien in einem definiertem Fahrplankonstrukt jedes Gleis einer Strecke (eines Streckenabschnittes) befahren können.

Der bestehende zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Linz und Marchtrenk ist mit den vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten nicht in der Lage das prognostizierte Betriebsprogramm 2025+ mit bestimmten Qualitätskriterien in einem definiertem Fahrplankonstrukt (Grundlage ist hier der angestrebte österreichweite integrale Taktfahrplan gemäß Gesamtverkehrsplan des BMVIT und des Zielnetzes 2025+) abzufahren.

Mit der Realisierung einer viergleisigen, elektrifizierten Neubaustrecke (HL 1-Strecke für den Fernverkehr und HL 2- Strecke für den Regionalverkehr) zwischen Linz und Wels als Teil eines europäischen und österreichischen Hauptkorridors wird nicht nur eine Erhöhung der Streckenkapazität auf der Westbahnachse erreicht, sondern es werden auch Voraussetzungen geschaffen, die die Einführung eines österreichweiten integralen Taktfahrplans im Personenverkehr ermöglichen.

Damit sollen Wartezeiten beim Umsteigen (Bahnhof Linz Hbf und Bahnhof Wels Hbf) im öffentlichen Verkehr verkürzt und Fahrzeiten im Bahnverkehr insgesamt verringert werden.

Die Erhöhung der Streckenkapazität unterstützt auch die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Somit kann auch im Sinne der Umweltbetrachtung der Modal-Split zugunsten der Schiene verbessert werden.

Mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes wird nicht nur eine kapazitätserhöhende Maßnahme realisiert, sondern es werden auch Prämissen für die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen geschaffen und Instandhaltungsaufwendungen, die mitunter eisenbahnbetriebliche (unwirtschaftliche) Einschränkungen mit sich ziehen würden, reduziert.

Die Auflassung der beiden bestehenden (Zucker-)Rübenverladeplätze beim Bahnhof Hörsching und beim Bahnhof Marchtrenk macht eine Neuorganisation der Rübenverladung im Projektgebiet erforderlich. Mit der durchgeführten Lokalisierung und Dimensionierung der Infrastrukturanlagen an einem Standort und der daraus abzuleitenden effizienten Betriebsabwicklung wird die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung verbessert.

Im Projekt sind die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt.

Das Vorhaben entspricht im Hinblick auf das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf die sonstigen öffentlichen Interessen ist Bedacht genommen.

Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs nach § 3 HIG ist in den Planunterlagen („Trassenverlauf für Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG“ – Einlagezahlen 01-01.03 bis 01-01.07) unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse dargestellt und überschreitet die Breite das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind.

Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben.

III.2.2 Fachgebiet Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik

Die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnstrecke wird ausgedrückt durch die Anzahl der Züge, die in einem bestimmten Zeitraum unter Einhaltung bestimmter Qualitätsnormen jedes Gleis einer Strecke befahren können.

Die Wirtschaftlichkeit einer Eisenbahnstrecke für die Betriebsphase wird maßgebend von einer Trassierung im Grundriss ohne betriebseinschränkende Geschwindigkeitseinbrüche, von der Längsneigung der Strecke in Bezug auf die Topografie, der freizügigen Verwendung der Gleise für Personen und Güterverkehr und möglichst geringen Betriebskosten / Erhaltungskosten bestimmt.

Im Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und öffentliches Interesse ist zu bemerken:

- Die bestehende Strecke St. Pölten – Attnang/Puchheim ist gemäß dem HIG (1. Hochleistungsstreckenverordnung (BGBL. Nr. 370/1989 vom 04. Juli 1989)) als eine Hochleistungsstrecke eingestuft.
- Die bestehende Strecke St. Pölten – Attnang/Puchheim ist ein integrierter Teilabschnitt der prioritären Hochgeschwindigkeitseisenbahnachse „Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava (TEN PP 17)“ und somit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz zugehörig.
- Der gegenständliche bestehende zweigleisige Streckenabschnitt Linz – Marchtrenk ist infrastrukturell nicht in der Lage den gemäß dem Betriebsprogramm der Prognose 2025+ beabsichtigten Personenverkehr mit der dazu erforderlichen Frequenz sowie die erforderliche Kapazitätserhöhung im Güterverkehr mit einer den Erfordernissen eines modernen und wirtschaftlichen Bahnbetriebs entsprechenden Betriebsqualität zu ermöglichen. Eine Betriebsabwicklung wäre nur unter einem erheblichen Qualitätsverlust im Personen- und Güterverkehr denkbar.
- Daher sind infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen mit einem viergleisigen Ausbau in Form von zwei HL-Strecken für den Mischverkehr (Personen- und Güterzüge) vorgesehen, wodurch die Leistungsfähigkeit der Strecke mehr als verdoppelt wird und die erforderlichen Qualitätsmerkmale für einen modernen und wirtschaftlichen Bahnbetrieb eingehalten werden können. Durch ein zukunftsorientiertes leistungsfähiges Bahnsystem, mit welchem eine deutliche Attraktivierung der Schiene gegenüber der Straße erreicht werden soll, kann auch im Sinne der Umweltbetrachtung der Modal-Split zu Gunsten der Schiene verbessert werden.
- Die Ausbaumaßnahmen entsprechen den generellen Grundlagen der verschiedenen Programme und Konzepte, wie dem GVP-Ö von 2012, dem Ausbauplan der Bundesverkehrsinfrastruktur und dem Rahmenplan der ÖBB für Oberösterreich 2011 – 2016, dem Zielnetz 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008.
- Durch den Ausbau in Form von zwei HL-Strecken ist einerseits eine Trennung vom

internationalen und nationalen Verkehr, aber andererseits auch im Bedarfsfall die dispositive Nutzung beider Strecken für den Gesamtverkehr möglich (z.B. Bau- und Erhaltungsmaßnahmen).
- Die geplante Trassierung ermöglicht auf der HL1-Strecke die Anhebung der Geschwindigkeit bis auf 230 km/h sowie die Anordnung von Haltestellen für den Personennahverkehr an der HL2-Strecke. Weiters weist die Strecke geringe Längsneigungen von maximal 6 ‰ auf und ermöglicht somit auch hohe Anhängelasten bei nur einem Triebfahrzeug.
- Durch die Baumaßnahme wird eine Verdichtung des öffentlichen Personennahverkehrs im (teilweise) dicht besiedelten Raum der Westbahn ermöglicht. Weiters wird durch die zugrunde gelegte Trassenvariante die vom Land Oberösterreichs in den diversen Verkehrskonzepten geforderte Anbindung des Flughafens Linz Hörsching an die Westbahn durch eine Haltestelle möglich.
- Durch die vorgesehene Gestaltung der Bahnanlagen wie beispielsweise Bahnkörper (Oberbau / Unterbau), Oberleitungen, Sicherungsanlagen, entsprechend dem Stand der Technik sind im Rahmen der technischen Möglichkeiten die Voraussetzungen für möglichst geringe Erhaltungskosten gegeben.
- Wesentliche Verbesserungen im Komfort werden durch barrierefreie Zugänge Witterungsschutz, neue Informationssysteme auf den Bahnsteigen und den Zugängen erreicht. Abstellmöglichkeiten für PKW sowie Bike & Ride Plätze werden errichtet.
- Die für die Erhaltung der Strecke errichteten Begleitwege stehen auch Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung.

Im Projekt sind die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dargestellt. Die sonstigen öffentlichen Interessen sind behandelt.

Das Vorhaben entspricht im Hinblick auf das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Auf sonstige öffentliche Interessen ist Bedacht genommen.

In den Lageplänen „Trassenverlauf für Trassengenehmigung gem. § 3 HIG der Mappe HL 01-01 sind für den viergleisigen Ausbau Linz - Marchtrenk, einschließlich der Haltestellen und der Rübenverladung, die Eisenbahnanlagen mit den dafür erforderlichen Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen und der dafür entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegte erforderliche Geländestreifen mit den in Anspruch genommenen Flächen dargestellt. Die Anzahl der Gleise und Weichen, die Länge und Breite der Bahnsteige, die Bahnsteigzugänge sowie der Umfang der Nebenanlagen ergeben sich aus den Anforderungen des Betriebsprogramms und den Erfordernissen des künftigen Erhaltungskonzeptes.

Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist immer geringer als 150 m, in den überwiegenden Bereichen erheblich geringer als 150 m. Ergänzend dazu wird in einem umfangreichen

Bericht zu den Unterlagen des Trassenverlaufs (Trassenverordnung) das Vorhaben und das Erfordernis des Geländestreifens dargestellt.

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

III.3 Mündliche Verhandlung

Zur endgültigen Abklärung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und der Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken wurde am 25., 26 und am 27. April 2017 im Kultur- und Sportzentrum Hörsching, Humerstraße 20, 4063 Hörsching eine öffentliche mündliche Verhandlung mit den Verfahrensparteien und den Sachverständigen abgehalten. In dieser Verhandlung wurde das bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten gezogen fachliche Resümee bestätigt, dass das gegenständliche Vorhaben bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Befristungen den maßgeblichen öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und mit den einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen vereinbar ist.

Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für drei Wochen in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde, wobei diese öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt.

In inhaltlicher Hinsicht ist festzuhalten, dass die Sachverständigen der UVP-Behörde grundsätzlich nicht von ihren, in den Teilgutachten bzw. im Umweltverträglichkeitsgutachten dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind, im Zuge der mündlichen Verhandlung jedoch Adaptierungen bzw. Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen haben.

Den Anträgen der Antragstellerin auf Einräumung einer Frist zur Erstattung eines „Gegengutachtens“ bzw. Replik zum Rechtsgutachten von Prof. Hauer bis 19. Mai 2017 und von weiteren Einschreitern auf Einräumung einer Frist für die Abgabe weitere Stellungnahmen und Einholung von Gutachten bis zum 30. Juni 2017 wurde stattgegeben.

III.6 Ergänzendes Ermittlungsverfahren 2017

III.6.1 Ergänzung des UVP-Gutachtens hinsichtlich der bis 30. Juni 2017 eingelangten Stellungnahmen

Seitens der Behörde wurden die Sachverständigen mit der Ergänzung des UVP-Gutachtens (ERGÄNZUNGSBERICHT ZUM FRAGENBEREICH 4 - Einwendungen nach der Verhandlung vom 25./ 26./ 27.04.2017) beauftragt und dieses mit 12. September 2017 abgeschlossen.

Darin wurde auf den vorgelegten ergänzende schalltechnische Bericht der ÖBB, die seitens der Stadtgemeinde Leonding vorgelegten Gutachten „Stadt Leonding, Neutrassierung Westbahnstrecke, Städtebauliche Analyse“ vom 30. Juni 2017 von Stadt Raum Umweltplanung, Arch DI Günther Reissner, Msc, Radetzkystraße 31/1,8010 Graz sowie die schalltechnische Ergänzung inkl. humanmedizinischer Beurteilung der Schreiner Consulting GmbH, Derflingerstraße1/4, 4020 Linz sowie auf die von Rechtsanwalt Dr. Nußbaumer für die von ihm vertretenen Personen vorgelegten Gutachten Gutachterliche Stellungnahme: UVP-Projekt Ausbau Westbahnstrecke Abschnitt Linz – Marchtrenk Vergleichende Beurteilung der Trassenalternativen SUED4 und BEST4 104 2.3.1.2 Wildökologische Stellungnahme zum UVP-Projekt vom jeweils 22. Juni 2017 und fachlich auch auf das Gutachten von o. Univ. Prof. Dr. Andreas Hauer eingegangen.

Aus fachlicher Sicht wird vom Sachverständigen für Raum- und Stadtplanung zu dem von der Stadt Leonding vorgelegten Gutachten festgehalten,

- dass die in den genannten Stellungnahmen formulierten Argumente nur teilweise nachvollziehbar sind – trotz dem aus fachlicher Sicht verständlichen Bemühen der Stadtgemeinde um eine städtebaulich integrierte Lösung (Tieflage und Überplattung) im Trassenverlauf von Leonding,
- die Ableitung des Flächenbedarfes bzw. der städtebaulichen Verdichtung und Verbindung der Siedlungsbereiche Leonding und Hart im Trassenbereich von übergeordneten Leitplanungen (LAROP 2017) verständlich ist,
- aber eine konkrete Begründung für die Tieferlegung der Bahntrasse in Verbindung mit allen Folgemaßnahmen damit nicht verbunden ist – eine derartige Vorgabe oder Erläuterung der erforderlichen Begleitmaßnahmen fehlt in der genannten Leitplanung.
- Erwähnt werden muss, dass die Bahntrasse in der heute bestehenden Form bereits seit annähernd 150 Jahren besteht und eine Überprüfung der Trassengestaltung im Rahmen von kommunalen und regionalen Planungskonzepten bereits seit Jahrzehnten möglich gewesen wäre – wie natürlich auch die Gestaltung der angrenzenden Siedlungsbereiche.
- Gleichfalls muss erwähnt werden, dass der in dem vergangenen Jahrzehnt erfolgte Ausbau der LILO zusätzliche Festlegungen im Trassenverlauf erforderlich gemacht hat, die aus heutiger Sicht - bei einer kompletten Neuplanung des Bahnkorridors – u.U. zu anderen Lösungen geführt hätte.
- Dazu kommt, dass die vorliegende Auswahltrasse für die ÖBB sowohl in der UVE als auch

in dem vorliegenden UVP-GA von den beteiligten Sachverständigen als realisierbar angesehen wird unter der Voraussetzung, dass die bestehenden sowie auch zusätzlichen als zwingend erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden.

- Wobei zu beachten ist, dass aufgrund der Bestimmungen des UVP-G 2000 grundsätzlich nicht die umweltverträglichste Variante umgesetzt werden muss sondern eine umweltverträgliche Varianten, die deshalb in einzelnen Fachbereichen nicht die besten Benotungen aufweisen muss.

Seitens des Sachverständigen für Lärmschutz wurde zusammengefasst folgende gutachterliche Stellungnahme zum von der Stadt Leonding vorgelegten Gutachten erstattet:

- Zum Einwand hinsichtlich der „Rasterlärmberechnungen“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.3 verwiesen. – (Die flächenhafte Darstellung der Lärmimmissionen in Rasterlärmkarten dient in der gegenständlichen Untersuchung zur allgemeinen Übersicht der Situation, eine gegenüber der Bundes-LärmV gewählte gröbere Rasterberechnung ist für die konkrete Beurteilung nicht alleinig relevant und ist zur Darstellung der Übersicht ausreichend. Die geforderte Neudurchführung der Rasterberechnung ist aus fachlicher Sicht nicht zu begründen.)
- Zum Einwand hinsichtlich der „fehlenden Berücksichtigung des Abendzeitraums“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.7 verwiesen. (Die für die Beurteilung von Schienenverkehrslärm zutreffende Rechtsnorm, die Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung SchIV, unterscheidet nach den Bestimmungen des § 2 Abs. 6 nur zwischen Tagzeit (06002200 Uhr) und Nachtzeit (2200-0600 Uhr). Die Beurteilung einer Abendzeit (1900-2200 Uhr) ist nicht vorgesehen.
  Da in der SchIV die Immissionsgrenzwerte für Nacht um 10 dB strenger sind als für Tag und noch dazu die Schienenverkehrslärmimmissionen wegen der während der Nacht vermehrt verkehrenden lauteren Güterzüge meist nachts etwas höher sind als bei Tag zielen nach SchIV alle Maßnahmen zur Einhaltung der strengeren Kriterien für Nachtzeit. Die Einführung einer zusätzlichen Beurteilung für die Abendzeit ließe hinsichtlich der anzuwendenden Schutzmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm keinen besseren Schutz für die Nachbarschaft erwarten.)
- Zum Einwand hinsichtlich „besonders überwachtes Gleis usw.“ ist aus fachlicher Hinsicht festzustellen, dass die gewünschten Maßnahmen nach den Kriterien der SchIV nicht zu begründen sind.)
- Zum Einwand hinsichtlich der „Nullvariante“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.2 verwiesen. (Im Rahmen des Vorprojekts zum Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz - Marchtrenk, km 190.300 bis Projekt-km 206.038 (= Bestandskm 205.700)“ wurden in den Jahren 2005/2006 seitens der Projektwerberin mit einem Planungsteam und unter Miteinbeziehung der betroffenen Gemeinden und Interessensvertretungen neben den unterschiedlichen Trassenvarianten auch ein Planungsnullfall (Nullvariante) für den Planungsraum entwickelt. Für den Planungsnullfall (Nullvariante), der im Unterschied zu den im Rahmen der Trassenauswahl untersuchten Trassenvarianten

keinen mehrgleisigen Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk vorsieht, wurde im Zuge der eisenbahnbetrieblichen Planungen der ÖBB ein Betriebsprogramm Nullvariante 2025+ definiert, auf dessen Grundlage die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens untersucht wurden.)

- Auch im Planungsnullfall ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke auf insgesamt 538 Züge zu rechnen, die sich aus vorhabenunabhängigen Nachfrageveränderungen ergeben.
- Da es sich bei den Prognosen der Nullvariante auch um eine Berechnungsbasis für die Ermittlung eines Lärmschutzes für den ungünstigsten Fall handelt, nämlich die größtmögliche Zunahme der Verkehre ohne bauliche Veränderungen ist aus eisenbahnbetrieblicher Sicht für diesen Fall die Fokussierung auf die Dimensionierung des Lärmschutzes und nicht auf die zu erwartende Betriebsqualität zu richten.
- Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen werden jedenfalls nicht in Relation zur Nullvariante, sondern im Hinblick auf die Veränderung zur Bestandssituation ermittelt und umgesetzt. Die Ergebnisse aus der Nullvariante haben daher keine Auswirkung, weder verstärkend, noch abschwächend, auf die Dimensionierung des Planfalls der Infrastrukturbaumaßnahmen.
- Der Planungsnullfall berücksichtigt die o.g. Erhöhung des Verkehrsaufkommens (Verkehrsprognose Österreich 2025+) allenfalls, wobei – wie im Punkt 3 „Betriebsprogramm Nullvariante 2025+“ des Betriebskonzeptes / Betriebsprogrammes (EZ 03-02.02) beschrieben – als Infrastrukturgrundlage eine modelhafte Abbildung der im Umfeld des ggst. Projektes gelegenen Schieneninfrastruktur gemäß Zielnetz (z.B. viergleisiger Ausbau Marchtrenk – Wels und Umbau Wels Verschiebebahnhof) unterstellt wurde (siehe Zielnetzdefinition 2025+ Ergebnisbericht Anhang E).
- Im Zielnetz 2025+ wird der 4-gleisige Ausbau im Gesamtabschnitt Linz – Wels vorausgesetzt.
- Sollte nunmehr ein Teilabschnitt (z.B. Linz – Marchtrenk) im Gesamtabschnitt Linz – Wels nicht viergleisig ausgebaut werden, können die prognostizierten Verkehre (insgesamt 538 Züge) in ihrer Gesamtheit nur mehr mit sehr großen eisenbahnbetrieblichen Einschränkungen abgeführt werden.
- Als Planungsnullfall (Nullvariante) wird jener Zustand definiert, der im Falle einer Nichtrealisierung des gegenständlichen Vorhabens zu erwarten ist. Vom Ist-Zustand unterscheidet sich der Planungsnullfall deutlich, da er auch all jene Entwicklungen (z.B. Erhöhung des Verkehrsaufkommen gemäß Prognose) berücksichtigt, die im Planungsraum unabhängig vom gegenständlichen Vorhaben bis zum geplanten Zeitpunkt der Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens zu erwarten sind.
- Zum Einwand hinsichtlich „zusätzliche Messungspunkte“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.10 verwiesen. (Die geforderten zusätzlichen messtechnischen Untersuchungen wurden im März 2017 beim Objekt Liebermannweg 42 und im Mai 2017 beim Objekt Sonnhubergasse 11 vorgenommen. Die Ergebnisse sind im

Schalltechnischen Bericht – Ergänzende Messungen 2017, EZ 07-01.08, zusammengefasst und wurden der Behörde vorgelegt.)
Die Messergebnisse und Prognose-Rechenergebnisse bestätigen jedenfalls für den Bereich Liebermannweg den Einsatz von den bereits bisher vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen, da der Nachtgrenzwert nach SchIV von 55 dB um bis zu 2 dB überschritten ist. Im Bereich Sonnhubergasse wird der Grenzwert für den Bestand gerade erreicht, für die Prognose mit den zusätzlich im UVPGA vorgeschriebenen ergänzenden Maßnahmen wird der Grenzwert um 1 dB unterschritten.)

- Zum Einwand hinsichtlich „fehlende Berücksichtigung höherer Wohngebäude“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.5 verwiesen. (Die in den Ergebnissen enthaltenen Rasterlärmpläne stellen flächenhaft die Lärmbelastung getrennt für Tag- und Nachtzeit im Freien in 1,5 m Höhe über dem Boden dar. Für die Referenzpunkte werden Ergebnisse sowohl für 1,5 m Höhe als auch für 5,0 m Höhe angeführt. Die tatsächliche Höhe der Immissionen an Objekten ist in Gebäude- und Fassadenplänen erkennbar, welche für die Festlegung von Objektschutzmaßnahmen dienen. Es ist richtig, dass die Ergebnisse der Gebäude- und Fassaden-Untersuchungen in den Ergebnis- und Maßnahmenplänen nur als anzuwendende Objektschutzmaßnahmen dargestellt sind und detaillierte Immissionsergebnisse nicht angeführt sind. Wie bereits in der Stellungnahme zum Einwand Nr. B 5.16 des UVPGA dargelegt worden ist, wurden die detaillierten Unterlagen wegen des sehr großen Umfanges den UVE-Unterlagen nicht angeschlossen.)
- Zum Einwand hinsichtlich „Berücksichtigung der schalltechnischen Gesamtsituation, Straßen-, Schienen- und Fluglärm“ wird auf die Stellungnahme zum Einwand der Stadtgemeinde Leonding B1.13 verwiesen.(Die in den fachlichen Grundlagen der UVE gewählte Form der Erhebungen der Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms für die Bestandsituation mit den daraus abzuleitenden Grenzwerten des Schienenlärms für das Projekt entspricht eindeutig den Vorgaben der in § 4 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, wonach die Immissionsgrenzwerte abhängig vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen getrennt für die Tagzeit und die Nachtzeit festzulegen sind.
Die Beurteilung von anderen in einer Umgebung eventuell vorliegenden Geräuschverursachern erfolgt nach den jeweils für diese Geräuschverursacher gültigen Rechtsnormen, wie z.B. für Industrie- und Gewerbeanlagen nach der Gewerbeordnung, für Bundesstraßen nach der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, für den Flugverkehr nach der Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung usw.. Eine Kumulierung der Verantwortung bzw. der Beurteilung ist nicht vorgesehen.)

Seitens des Sachverständigen für Humanmedizin wurde zusammengefasst folgende gutachterliche Stellungnahme zum von der Stadt Leonding vorgelegten Gutachten erstattet:

- Die Prüfung von Abendpegeln war nicht erforderlich, da für die Betriebsphase immer das strengste Kriterium für die medizinische Beurteilung heran gezogen wurde, beruhend auf

den Nachtpegeln. Wenn diese eingehalten werden, sind bei dem Fahrplan keine Überschreitungen im Tagzeitraum zu erwarten. Die messtechnische Überprüfung kann neben den SchIV-Kriterien die Abendstunden von 19 bis 22 Uhr gesondert ausweisen, doch sind bei dem Fahrplan und bei dem auf den Nachtzeitraum dimensionierten Lärmschutz keine Änderungen der erforderlichen Schutzmaßnahmen zu erwarten.

- Bezüglich „Mindeststandards der SchIV“ verweist der humanmedizinischeSachverständige auf seine Stellungnahme zu B1.4. Lärmschutz (Siedlungsdichte und Topographie von Leonding wurden ebenso berücksichtigt wie die zu erwartenden Züge bzw. Güterzüge des Nachts und die Zunahme der Geschwindigkeiten.) Die humanmedizinische Begutachtung der prognostizierten Schallimmissionen beruhte auch nicht nur auf den Kriterien der SchIV, sondern es wurden z.B. auch Spitzenpegel geprüft und mit Kriterien verglichen, die aus einer umfangreichen Studie (Neuberger & Lassnig 2014, Umwelt & Technik 11: 35-51) abgeleitet sind und die sich schon bei der Beurteilung ähnlicher Projekte bewährt haben. Beweissicherungen und erforderlichenfalls Nachbesserungen des Schallschutzes sind in diesem Zusammenhang als zwingende Auflagen festgelegt, insbesondere bei höhergeschossigen Bauten im Nahbereich der Schienentrasse. Außerdem wurden auch Kombinationswirkungen mit Erschütterungen berücksichtigt und als zwingende Auflage die Ablöse eines Wohnhauses in Leonding empfohlen, bei dem in der Betriebsphase kein ausreichender Schutz aus medizinischer Sicht zu erzielen war. Weiters wurde die Ablöse eines weiteren Wohnhauses in Leonding empfohlen, bei dem zwar auch die Kriterien der SchIV eingehalten waren, aber nur durch passiven Schallschutz, wobei der Vorgarten ungeschützt geblieben wäre und die Maßnahmen zwar zu einer Verbesserung des Erschütterungsschutzes geführt hätten, aber aus medizinischer Sicht in nicht ausreichendem Ausmaß. Es wurden also in Leonding auch bei Einhaltung der Grenzwerte der SchIV Maßnahmen (von Nachbesserungen des Schutzes bis zur Wohnhausablöse) vorgeschrieben. In Zusammenhang mit dem zitierten Erkenntnis des VwGH verweise ich auch auf meine Gutachtenergänzung vom März 2017, in der ich die Frage beantwortete, ob für Objekte mit einem erhöhten Schutzbedürfnis (Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser oder Altersheime) sowie Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) die vorgesehenen Schutzvorkehrungen gegen den Schienenlärm ausreichend sind.)
- Zum Einwand hinsichtlich „fehlende Berücksichtigung höherer Wohngebäude“ führt der humanmedizinische Sachverständige aus, dass Fassadenpegel und die daraus abgeleiteten Schutzmaßnahmen die Geschoßhöhe berücksichtigt haben. Aus humanmedizinischer Sicht waren die für höhere Geschoße geplanten Schallschutzmaßnahmen ausreichend, sofern die Immissionsprognosen für LA,eq und Pegelspitzen messtechnisch bestätigt werden. Falls die messtechnische Überprüfung ergibt, dass die in den Auflagen festgelegten Kriterien an einem Wohn- oder Schlafzimmerfenster nicht eingehalten werden, ist dort ein entsprechender Schallschutz ergänzend anzubieten.

Zur vorgelegten Wildökologischen Stellungnahme hat der nichtamtliche Sachverständige zusammenfassend folgendes ausgeführt:

Die UVE-Unterlage (06-03.08 Forstwirtschaft und Jagd, z.B. S. 44ff, 54ff, u.a.) beschäftigt sich im Rahmen der Analyse der Abschussstatistik der letzten 5 Jahre mit allen relevanten Indikatorarten, z.B. eben auch mit Rehwild, Feldhase und Fuchs, aber darüber hinaus auch mit Dachs, Edelmarder, Iltis, Wildente, usw. In Weiterfolge werden die Wildstandsentwicklungen auch analysiert, bzw. wird revierweise auf Wilddichten geschlossen. Dies gilt insbesondere für Rehwild, der wichtigsten örtlich vorkommenden Schalenwildart.
Es ist unrichtig, dass durch den Schwenk eine weitere Trasse samt Begleitstraße eine Belastung hervorruft, da ja die alte Trasse im Schwenkabschnitt aufgelassen wird. Die Verschwenkung ist kein zusätzliches Bauwerk, sondern ersetzt den derzeitigen Abschnitt auf dieser Höhe.
Der Bahnabschnitt ist entweder durchgehend mit Lärmschutzwänden ausgestattet oder mit Wildschutzzäunen, denn – wie richtig angeführt wird – wäre ein sicheres Wechseln bei derartigen Frequenzen nicht möglich. Durch diese Maßnahme können de facto Bahn-Fallwildverluste vermieden werden, was derzeit nicht der Fall ist.
Die Anmerkungen betreffend die Durchlässe hinsichtlich Lage, Leitstrukturen, usw. sind fachlich korrekt und wurden in der Planung auch berücksichtigt.
Die „Zerstückelung“ von Lebensräumen und Biotopen kann mit dieser Trassenführung weitgehend minimiert werden, da über große Strecken lediglich eine Zulegung zur bestehenden Trasse erfolgt und der Abschnitt des Schwenkbereiches ersetzt wird und daher keine zusätzliche Zerschneidung bewirkt.
Die übergeordnete Raumplanung hat die öffentlichen Interessen wahrgenommen, indem das Projekt im Strategischen Schienenverkehrskonzept für OÖ 2002 und im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz 2012 vorgesehen ist. Eben im gegenständlichen UVP-Verfahren (und nicht von der übergeordneten Raumplanung), werden die Schutzgüter „Wildtiere“ und „Tiere“ (inkl. sonstige Säugetiere) ausführlichst behandelt und geprüft.
Es wurde seitens des Sachverständigen die verbindlich umzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen für Wildtiere, jagdbares Wild ausführlich geprüft, die aufgrund der Wirkungen durch den 4-gleisigen Ausbau unbedingt notwendig sind. Aus fachlicher Sicht sind diese – unter Berücksichtigung sonstiger integraler Maßnahmen vom Fachgebiet Flora, Fauna und Forst, die auch dem Wild dienen - ausreichend, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens aus Sicht des Schutzgut „Wild“ zu bestätigen.

Der Sachverständige der Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter kommt hinsichtlich des Gutachtens von Prof. Hauer zusammenfassend zum Schluss, dass das öffentliche Interesse aus raumordnungsfachlicher Sicht sich nicht nur auf einzelne lokale Auswirkungen bezieht, sondern es muss auch die Auswirkung auf den gesamten Raum dargestellt und abgewogen werden. Aus fachlicher Sicht kann der Darstellung nicht gefolgt werden, dass die Auswirkungen auf den Raum der Gemeinde Leonding zu keiner Genehmigungsfähigkeit führen sollten. Die Auswirkungen durch das Projekt sind groß, aber durch eine der Infrastruktur angepasste Raumplanung und Raumordnung beherrschbar. Die Gestaltung des Umfeldes der Bahn stellt eine Heraus-

forderung an die Gestalter dar, die funktionale Trennung des Raumes wird aber nicht relevant verstärkt.

Die Abwägung dieser Interessen ist fachlich nachvollziehbar erfolgt und einzelne Aspekte wurden hier nochmals dargestellt. Aus (Raumplanungs-) fachlicher Sicht ergibt sich aufgrund der Einwände keine Änderung der Aussage, dass das eingereichte Projekt unter Berücksichtigung der zwingend notwendigen Maßnahmen, genehmigungsfähig ist.

Die Sachverständigen kommen zusammenfassend auch nach Betrachtung der weiteren Einwendungen (und damit vorgelegten Gutachten) zum Ergebnis, dass im Projekt Linz- Marchtrenk, sofern die von ihnen zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, (dargestellt im Maßnahmenkatalog) eingehalten werden,

- die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden
- Die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, aber jedenfalls keine Immissionen verursacht werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden,
- und keine Immissionen verursacht werden, die geeignet sind, den Boden, die Luft , den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer zu schädigen,
- sowie keine Immissionen verursacht werden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarinnen und Nachbarn im Sinn des §77 Abs 2 der Gewerbeordnung führen.

Darüber hinaus werden die Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. verwertet.
Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen (dargestellt im Maßnahmenkatalog), ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.

III.6.2 Aussagen der Sachverständigen zum Parteiengehör

Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wurde ergänzend zu den ergänzenden Einwendungen folgendes ausgeführt:

In der ersten Stellungnahme wurden nicht alle Grundstücke des Herrn Lehner im Detail angesprochen und es wird dies in der gegenständlichen gutachterlichen Stellungnahme nachgeholt. Zusammenfassend hält der Sachverständige fest, dass die Grundstücke der Partei (Hr. Lehner) weit - mehrere 100m - entfernt von Gerinneumlegungen des Grundbaches liegen. Merkliche Auswirkungen auf den Grundwasserstand oder die Qualität des Grundwassers zufolge der Bachverlegungen sind aus fachlicher Sicht deshalb auszuschließen. Zur Absicherung wurde (im Hinblick auf andere näher zu Gerinneverlegungsstrecken liegende Grundstücke) in einer Auflage vorgesehen, in diesen Fällen die Kommunikation Oberflächengewässer / Grundwasser zu prüfen und erforderlichenfalls durch konstruktive Maßnahmen Nachteile auszuschalten. Im Nahbereich der Grundstücke der

Partei und des Hausbrunnens auf Liegenschaft .100 kommt es weder zu Gerinneverlegungen noch zu merklichen Spiegeländerungen des Grundbaches, sodass projektbedingte quantitative oder qualitative negative Auswirkungen auf Brunnen oder Grundstücke auszuschließen sind.

Zur Stellungnahme der Stadt Leonding hat der Sachverständige zusammenfassend festgehalten, dass die erforderliche Anpassung des UVP-Projektes an die aktuellen Hochwasserangaben entsprechend Gefahrenzonenplan bereits vor der UVP-Verhandlung erfolgt ist und diese aktuellen Hochwasserwerte bereits dem wasserbautechnischen Gutachten in der UVP-Verhandlung zugrunde gelegt wurden; eine weitere Anpassung von Projekt oder Gutachten ist in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

Zur ergänzenden Stellungnahme der durch Saxinger, Chalupsky Partner Rechtsanwälte GmbH (Rechtsanwalt Dr. Nußbaumer) vertretenen Parteien vom 11. Oktober 2017 hält der Sachverständige fest, dass die abschließende wasserbautechnische Beurteilung bereits in der UVP-Verhandlung April 2017 (Seite 141 der Verhandlungsschrift) erfolgt ist; die damalige Stellungnahme wird beigelegt. An dieser Beurteilung hat sich zwischenzeitlich nichts geändert.

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung wurde ergänzend folgendes ausgeführt:

Zum vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme zum UVP Ergänzungsbericht Fragenbereich 4, erstellt von Dipl. Ing. Robert Unglaub vom 12.09.2017 stellt der Sachverständige zusammenfassend fest, dass die von DI Unglaub formulierten Aussagen aus fachlicher Sicht NICHT die fachlichen Aussagen des Gutachters für Raumplanung widerlegen, vielmehr kann an den bisher erfolgten Aussagen festgehalten werden.

Als Fazit wird seitens des Sachverständigen festgehalten, dass in der UVE Ergänzung nur auf Aussagen eingegangen wurde, die unmittelbar die bereits vorliegenden Bewertungen und Gutachten betreffen – neue Gutachten bzw. Erweiterungen der vorliegenden Aussagen sind nicht erfolgt. Wobei zu berücksichtigen ist, dass im Rahmend der Gutachtenserstellung weitestgehend auf die Aussagen in der UVE sowie auf bereits erfolgte Gutachten einzugehen ist und nicht auf neue Erhebungen und Planungen, die nicht Bestandteil bisheriger Ausführungen zum Vorhaben waren oder sind. Insofern ist die in der von DI Unglaub vorgelegte Stellungnahme formulierten Kritik zurückzuweisen.

Auf die von Univ. Prof. Dr. Andreas Hauer in seiner Stellungnahme vorgebrachten Kritikpunkte wird seitens des Sachverständigen für Raumordnung nur insofern eingegangen, als raumordnungsfachliche Aspekte bzw. Themen des Sachverständigen für den Fachbereich Raum- und Stadtplanung, Sachgüter, Orts- und Landschaftsbild (Raumplanung) angesprochen werden. Hinsichtlich der Zerschneidung durch die Bestandstrasse wird ausgeführt, dass mit dem Hinweis auf den Bestand der Trasse seit annähernd 150 Jahre der Eindruck erweckt wird, dass die dadurch entstandene Zerschneidung des Siedlungsgebietes akzeptiert werden kann oder muss. Vergessen

wird bei dieser Darstellung, dass die Siedlungsentwicklung um den Bahnhof zwar damit initiiert wurde, mit Sicherheit aber infolge der kontinuierlichen Störungen oder Beeinträchtigungen des Standortraumes in jedweder Art nur in begrenztem Umfang gefördert wurde. Aus heutiger Sicht muss deshalb gefragt werden, inwieweit dieser problematische Zustand an einer auszubauenden HL-Trasse weiterhin akzeptiert werden muss oder ob im Interesse einer umfassenden Neukonzeption des Siedlungsraumes von Pasching eine für alle Bürger gleichwertige Standortqualität geschaffen werden kann. Dazu würde die Verschwenkung der Trasse analog SUED 4 in höchstem Umfang beitragen. Mit dem Bestandausbau würden für einen erheblichen Teil der Bevölkerung erhebliche Standortnachteile entstehen.

Es besteht – und bestand im vorliegenden Fall – die Aufgabe des Sachverständigen, die Beurteilung der Wirkungen auf den Raum gemäß § 12 UVG zu beurteilen. Dementsprechend wurde nicht auf jene Inhalte eingegangen, auf die sich Univ. Prof. Dr. Andreas Hauer mit eigentumsrechtlichen Aspekten befasst. In dem genannten Gesetzestext des UVP-G wird die Aufgabe des / der Sachverständigen klar beschrieben, womit auch Zielsetzung / Inhalt und Orientierung der gutachterlichen Befassung angesprochen bzw. vorgegeben werden.

Zu den auf Seite 11 folgenden Ausführungen von Univ. Prof. Dr. Andreas Hauer hinsichtlich der Trassenverschwenkung, der Anbindung des Flughafens sowie zu den oft zitierten EU-Vorgaben kann aus fachlicher Sicht nur nochmals betont werden, dass

- die kommunalen, regionalen und nationalen raumordnungspolitischen Vorgaben in plausibler Form mit der Trassenführung erfüllt werden,
- die eisenbahntechnischen sowie auch raumordnungsrelevanten Erfordernisse (v.a. Erhöhung der Standortqualität und Entwicklungsbedingungen, Erfüllung der regionalen Entwicklungsziele gemäß LAROP) mit der vorgesehenen Neubautrasse SUED 4 optimal erfüllt werden,
- den begleitenden umweltrelevanten Anforderungen gemäß UVP-G vollinhaltlich entsprochen wird (v.a. neben den raumordnungsfachlichen Aspekten wie Siedlungs- / Betriebsentwicklung, Landschafts- und Ortsbild auch Umwelthygiene, Lärmschutz,) und natürlich
- mit den von den Sachverständigen formulierten zwingend erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen eine fachliche Akzeptanz erreicht werden kann (v.a. aus raumordnungsfachlicher Sicht die zwingenden Maßnahmen zum integrierten Verkehrskonzept und zur Sicherung des Bahnhofstandortes für Pasching).

Seitens des Sachverständigen für Agrarwesen wird zur Stellungnahme der Familie Mayr ausgeführt, dass die Existenz der Einschreiter abgesehen von der Größe der verbleibenden Restliegenschaft nicht gefährdet gesehen wird. Es liegt auch darin begründet, dass im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren auf Grund der gesetzlichen Vorgaben dafür Sorge zu tragen ist, dass der Grundeigentümer in seinem Vermögen vor und nach Grundbeanspruchung gleich gestellt sein muss. Das bezieht sich auch auf die Beurteilung einer Wertminderung der verbleibenden Restliegenschaft.

Die konkreten Beurteilungen der Beanspruchung und die daraus resultierenden Entschädigungen sind aber nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern des nachfolgenden Grundeinlöseverfahrens.

Die (überschlägigen) flächenmäßigen Beurteilungen des SV basieren auf der Planunterlage LIMA-UV-1010SP-02-0003F00-final. Die auf diesem Plan eingezeichnete Begleitstraße ist in der Abschätzung der dauernden Flächenbeanspruchung berücksichtigt.

Laut UVE-Operat ist vorgesehen, dass auch in der Bauphase die Wegebeziehungen und Zufahrten zu den Grundstücken aufrechterhalten werden.

Grundsätzlich ist die Grundbeanspruchung im Detail mit Beurteilung der daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteile für die Eigentümer und Bewirtschafter nicht Thema des UVP-Verfahrens sondern des Grundeinlöseverfahrens.

Dem SV im UVP-Verfahren obliegt keine Planungsfunktion. Der berechtigten Forderung der Grundeigentümer nach fachgerechter Zwischenlagerung des Bodenabtrages kann nur entsprochen werden, wenn die dafür benötigten Lagerflächen im Projektumfeld zur Verfügung stehen.

Seitens des SV für Boden (Agrarwesen) wird der Behörde vorgeschlagen, zwingend vorzuschrieben, dass die während des Baues vorübergehend beanspruchten Flächen auf Dauer der vorübergehenden Beanspruchung und die in der Betriebsphase außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen auf Bestandsdauer der Anlagen jeweils in einem Pflegezustand zu halten sind, dass die Entwicklung von Neophyten verhindert wird.

Bezüglich zu erwartender Belastungen auf Grund von Staubimmissionen aus dem Baustellenbetrieb wird auf Gutachten/Stellungnahmen des SV Luft und Klima (KL) im Fragenbereich 2 zu den Fragen M2.4, N2.4 und N2.10 verwiesen. Eine punktuelle Überwachung des Staubeintrags in der Bauphase ist im unmittelbaren Nahbereich zu Baustelleneinrichtungsflächen und bei Produktionsflächen mit besonders staubsensiblen Früchten (z.B. Tee, Wein, Gemüse) notwendig. Die diesbezüglichen Auflagen im Hinblick auf Schutz von Böden und landwirtschaftlichen Nutzflächen werden seitens des SV Luft und Klima (KL) in Abstimmung mit dem SV Boden (Agrarwesen) vorgeschlagen.

Im UVE-Operat sind umfangreiche Maßnahmen zur Verhinderung von unzulässigen Emissionen in Bau- und Betriebsphase dargestellt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird zwingend vorgeschrieben. Zur Sicherstellung einer konsequenten Maßnahmenumsetzung im Bereich Boden (Agrarwesen) ist der Behörde außerdem vorgeschlagen, zwingend vorzuschreiben, dass Beweissicherung und begleitende Kontrolle der Umsetzung durch einen externen Sachverständigen erledigt werden.

Damit ist aus Sicht des SV für das Fachgebiet Boden (Agrarwesen) sichergestellt, dass an das Baufeld angrenzende Flächen durch keine unzulässigen Immissionen beeinträchtigt werden.

Mit Stellungnahme der Stellungnahme SAXINGER CHALUPSKY PARTNER Rechtsanwälte GmbH vom 28. November 2017 (ho. per E-Mail eingelangt am selben Tag) für die durch diese Kanzlei vertretenen Personen wurde eine ergänzende raumplanerische Stellungnahme von Dipl. Ing. Robert Unglaub, ING.-BÜRO ARCHI NOAH Landschafts-, Raumplanung und Umweltprüfung 9133 Sittersdorf, Proboj 2 vorgelegt.

Aus Sicht der Behörde war diesebzüglich kein weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich.

IV. Der festgestellte Sachverhalt

IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

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

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet grundsätzlich geeignet ist und grundsätzlich dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Die grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens ist jedenfalls gegeben und eine diesbezügliche weitere Konkretisierung und Detaillierung wird im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens in Anwendung der dort anzuwendenden materiellen Genehmigungskriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der abgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung zu erfolgen haben. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichem Dafürhalten die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen nicht nachteilig berührt werden.

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

IV.2 Zum Trassenverlauf

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verfahrens zur Sicherstellung des Trassenverlaufes ist das Hochleistungsstreckenbauvorhaben des viergleisiger Ausbaus und der Tras-

senverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700) im samt Nebenanlagen.

Die Antragstellerin beabsichtigt im Wesentlichen den viergleisigen Ausbau – mit abschnittweiser Neutrassierung - der bestehenden, derzeit zweigleisigen Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk.

Beginnend in Bestands-km 190,300 folgt die Trasse im Gemeindegebiet von Leonding weitestgehend der Bestandstrecke (= HL2-Strecke), wobei die Gleise der HL1-Strecke nördlich des Bestandes (rechts der Bahn) zugelegt werden. Die Linzer Lokalbahn (LILO) wird in diesem Bereich verlegt und somit an die neue Westbahntrasse angepasst. Die Haltestelle Leonding der Westbahn wird inklusive Park & Ride-Anlage neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Ebenso wird die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn (LILO) neu errichtet.

Vor der Unterführung der L1227 Paschinger Straße schwenkt ab ca. Proj.-km 193,9 die neue, 4-gleisige Trasse nach Süden vom Bestand ab und führt an den Flughafen Hörsching (blue danube airport Linz) heran. Im Bereich des Flughafens Hörsching wird eine neue Haltestelle (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen) inklusive Park & Ride-Anlage und das neue ESTW Hörsching errichtet. Nördlich der Trasse wird in diesem Bereich in Parallellage die neue Umfahrung Pasching – Abschnitt West (als Ersatz für die L533 – Flughafenstraße) realisiert. Nach dem Flughafen Hörsching schwenkt die Trasse wieder an den Bestand. Im Anschwenkbereich der Trasse an den Bestand werden die bestehenden Anschlussbahnen Schenker und Bundesheer an das gegenständliche Vorhaben lagemäßig angepasst.

Ab der Unterführung der B133 Theninger Straße (ca. Proj.-km 200,5) verläuft die Trasse wieder weitestgehend im Bestand. Die Gleise der HL2-Strecke werden in diesem Bereich auf der Südseite (links der Bahn) der Bestandstrecke (= HL1-Strecke) zugelegt. Die Haltestelle Oftering wird inklusive Park & Ride-Anlage im Zuge des gegenständlichen Projektes neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Als Ersatz für den entfallenden Rübenverladeplatz im Bereich des Bf. Hörsching wird ein neuer Rübenverladeplatz an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk (ca. Proj.-km 203,5 links der Bahn) errichtet. Die bestehende Schleife Traun – Marchtrenk wird geringfügig in der Lage angepasst und bei Proj.-km 204,9 in das Gleis 1 der HL2-Strecke angebunden. Unmittelbar vor dem Projektende wird das Unterwerk Marchtrenk links der Bahn neu errichtet. Das Vorhaben endet in Proj.-km 206,038 (entspricht Bestands-km 205,700) vor dem Bf. Marchtrenk.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens werden Unterführungen für bestehende querende Straßen und Wege adaptiert bzw. neu errichtet und bestehende Gerinne verlegt und unter der Trasse durchgeführt. Das Vorhaben umfasst zudem Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungsmaßnahmen des Bahnkörpers (in Form von Bahngräben, Rohrleitungen und Entwässerungsbecken), für die

Streckenausrüstung erforderliche Anlagenteile (Schaltgerüste und Relaisstationen) sowie ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Die in den Trassengenehmigungsplänen dargestellte Umfahrung Pasching – Abschnitt Ost (ca. Proj.-km 194,0 bis ca. Proj.-km 197,4) ist ein Projekt der Gemeinde Pasching und nicht Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens.

Das Projekt besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten, mit Bescheidstempel versehenen, Unterlagen.

IV.3 Ergänzende Feststellungen

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt 2014 idF der im Verfahren vorgelegten ergänzenden Unterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens mit allen seinen Teilen (siehe zu den erhobenen Beweisen Punkt III. der Begründung) und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen nachfolgender Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung sowie die ergänzenden Ermittlungen nach der mündlichen Verhandlung.

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

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

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen

V.1. Allgemeines

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

Jede während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 16. Februar 2015 bis einschließlich 7. April 2015, beim ho. Bundesministerium eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde in den beiden Stellungnahmebänden des Umweltverträglichkeitsgutachtens (UVP-Gutachten Band 2 Fragenbereich 4 und Band 3 Fragenbereich 4-Einwendung D31) von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet. Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehal-

ten. In gleicher Weise wie mit Stellungnahmen und Einwendungen während der öffentlichen Auflage wurde auch mit den im ergänzenden Ermittlungsverfahren ergangenen Stellungnahmen und Einwendungen umgegangen (Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4 zu den Einwendungen nach der Verhandlung vom 25./ 26./ 27.04.2017, Gutachterliche Stellungnahmen der Fachbereiche Wasserbautechnik, Raumplanung und Boden (Agrarwesen) zu den Einwendungen zum „Ergänzungsbericht zum Fragenberich 4“ vom 12.09.2017. Das Umweltverträglichkeitsgutachten samt der Ergänzungen sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Stellungnahmebände sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

V.2. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie zu dem in der mündlichen Verhandlung und dem ergänzenden Ermittlungsverfahren erfolgten Vorbringen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden sowie zu den in der mündlichen Verhandlung und im ergänzenden Ermittlungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.

V.2.1 Allgemeines

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

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; Zl. 86/05/0126). Das 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 Einwendungen sind daher als Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß 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.

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

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

Hiebei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder einen 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.

Grundeinlöse
Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Die vorliegende Grundsatzgenehmigung ermächtigt die Projektwerberin somit (noch) nicht zum Bau. Hinsichtlich der durch die gegenständliche Genehmigung Nutzungseinschränkungen der betroffenen Liegenschaft stellt die zitierte Bestimmung klar, dass diese nicht zu entschädigen sind.

Die Erteilung der Detailgenehmigung unter Mitanwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes wird im Folgenden noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahren unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgen.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt jedenfalls gem § 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 eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Enteignung
Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und somit weder im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren, noch im noch abzuführenden Detailgenehmigungsverfahren relevant. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben den noch erforderlichen Detailgenehmigung(en) auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist.

Der Projektwerberin steht nach Abschluss auch des Detailgenehmigungsverfahrens nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) die Ausübung des Enteignungsrechtes in dem für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn notwendigem Maße zu.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zum Projekt im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat.

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

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

Lärm
Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung 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 Schieneverkehrs-Immissionschutzverordnung (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 mit Erkenntnis vom 28.11.2013, 2012/03/0045 ausgesprochen, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV 1993 um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (Hinweis Erkenntnis vom 22. Oktober 2010/03/0014 und Erkenntnis des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)).

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

Seitens des humanmedizinischen und des lärmtechnischen Sachverständigen wurden über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinaus auch die Messung von Spitzenpegeln von Zugvorbeifahrten angeordnet und aus diesen abgeleitet von den Ergebnissen zusätzliche Objektschutzmaßnahmen zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel am Ohr des Schläfers von maximal 45 dB) sowie die Abänderung (Erweiterung) bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhung und Errichtung weiterer Lärmschutzwände) vorgeschlagen. Durch die Aufnahme der Auflagenvorschläge des humanmedizinischen und lärmtechnischen 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.

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

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

Der Sachverständige für Lärmschutz hat diesbezüglich ausgeführt, dass die in den schalltechnischen Untersuchungen des vorliegenden UVP-Einreichprojekts angewandte Methode der rechnerischen Ermittlung der Lärmimmissionen für die Bestandsituation, für die Nullvariante und die UVP-Projektsituation, unterstützt durch tatsächliche Messungen der Bestandsituation zur Plausibilitätsprüfung des Rechenmodells aus fachlicher Sicht dem Stand der Technik auf dem Gebiet der schalltechnischen Prognose entspricht.

Weiters weist der Sachverständige darauf hin, dass für die betroffene Nachbarschaft örtlich teils durch Zusammenwirkung der Westbahn, der Phyrnbahn, der Linzer Lokalbahn LILO und der Schleife Traun – Marchtrenk der zur Tag- und Nachtzeit auftretende bzw. zu erwartende Schienenverkehrslärm sowohl für die Bestandsituation 2010/2011 als auch für die Nullvariante 2025

und für die UVP-Projektvariante 2025 nach der ON-Regel ONR 305011 berechnet. Kontrollmessungen der Bestandslärmsituation dienen der Plausibilitätsprüfung des Rechenmodells.

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

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

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde diesbezüglich darauf verwiesen, dass Im Projektgebiet sind keine Krankenhäuser, Rehabilitationszentren oder Alters- und Pflegeheime betroffen sind. Fassadenberechnungen an Kindergärten und Schulen ergaben im Bestand grundsätzlich keine Unterschreitung des Grenzwertes für den vorbeugenden Gesundheitsschutz von 55 dB im Tageszeitraum.

Projektbedingte Gesundheitsstörungen durch Lärm sind in Objekten und Freiflächen mit erhöhtem Schutzbedürfnis auszuschließen. In der Betriebsphase sind auch keine unzumutbaren projektbedingten Lärmbelästigungen zu erwarten, zumal keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Bestand auftreten. Beim Städt. Kindergarten Richterstraße in Leonding ist eine messtechnische Überprüfung erforderlich, falls die bahnseitigen Räume im 1. Obergeschoß von den Kindern zu Schlafzwecken genutzt werden. Zusammenfasend kann somit festgehalten werden, dass ein ausreichender Freiraumschutz für Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen etc gegeben ist. Ebenso kommt es in und um Objekte mit erhöhtem Schutzbedürfnis zu keinen unzumutbaren Belästigungen.

Zuletzt hat der Verwaltungsgerichtshof bemängelt, dass die Behörde nicht ermittelt hat, ob es sich bei einem Messpunkt um einen maßgeblichen Immissionspunkt nach SchIV handelt.

§ 2 Abs 5 SchIV legt fest, dass sich der maßgebende Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Lärmschutz zu verweisen, wonach die Messaufnahmen an insgesamt an 58 Messpositionen erfolgte sind welche dem Fachbeitrag Schalltech-

nik (Einlagezahl 04-01.01, Tabelle 6 Seite 33) entnommen werden können. Die in den Rasterlärmkarten dargestellten Ergebnisse entsprechen den im Freien in 1,5 m Höhe auf Freiflächen sowie den im Freien, vor den Fenstern im EG von Objektenaßgeblichen Immissionen und somit den Maßgeblichen Immissionspunkten gemäß 2 Abs 5 SchIV.

Zum Zeitpunkt erforderlicher Bestandslärmmessungen bei Gliederung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren wird auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshof vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (zum damals vorliegende Projekt die Koralmbahn) verwiesen, wonach dieser im Rahmen seines Prüfgegenstandes (Trassenverordnung nach den damaligen Rechtsgrundlagen) es als umweltverträglich angesehen und es auch für unbedenklich erachtet hat, dass die Zumutbarkeit der Lärmbelästigung durch Schienenlärm von Nachbarn bzw die Gefährdung der Gesundheit von Menschen durch das Vorhaben (jedenfalls im Trassenverordnungsverfahren) am Maßstab der in der SchIV 1993 festgelegten Grenzwerte zu beurteilen ist. Gleichzeitig betonte der Verfassungsgerichtshof jedoch mehrfach, dass die Festlegung entsprechender konkreter Vorkehrungen bzw Auflagen zum Lärmschutz in den Bereich des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens fällt, in dessen Rahmen insbesondere auch zu beurteilen sei, ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten seien.

Anstelle der Trassenverordnung ist nunmehr nach der UVP-G und HIG-Novelle 2004 eine Trassengenehmigung getreten, die mit Bescheid zu erteilen ist. Die nunmehrige Trassengenehmigung dient, ebenso wie die Trassenverordnung vor der Novelle 2004 (nur) der Sicherstellung des Trassenverlaufes mit der Wirkung, dass im Trassenstreifen 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. Die Trassengenehmigung berechtigt das Eisenbahnunternehmen jedoch nicht zum Bau.

Es ist daher auch im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren davon auszugehen, dass trotz der für die grundsätzliche Genehmigung bereits sehr hohen Konkretisierung der Vorkehrungen zum Lärmschutz deren tatsächliche Ausgestaltung im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens unter Mitanwendung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes fällt. Darüber hinaus ist auf die Im Vorhaben und zusätzlich in der Genehmigung enthaltenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen zu verweisen.

Zum mit den Projektunterlagen vorgelegten Betriebsprogramm (Einlage 03-02.02) ist anzumerken, dass dieses den Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

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

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

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

Diesbezüglich wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen die Auswirkungen des Baulärms auf den Menschen beurteilt und eine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch den Vorhabens Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen bedingten Baulärm bei Einhaltung der in der UVE und im Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen ausgeschlossen.

zur Trassengenehmigung im Zusammenhang mit Fragen der Raumordnung
Grundsätzlich ist zu beachten, dass „seit dem UVP-G 2000 ist auch für Flächenwidmungen der Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde maßgeblich ist, außer die anzuwendenden Materiengesetze sehen anderes vor (zB § 82 MinroG). Eine Berücksichtigung künftiger Flächenwidmungen ist ausgeschlossen (vgl US 27. 5. 2002, 7B/2001/10-18 „Sommerein“).“(Altenburger in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 17 UVP-G, Seite 745)

Hinsichtlich des Eisenbahnwesens liegt unzweifelhaft eine materienspezifische Raumordnungskompetenz des Bundes vor. So ist die Trassengenehmigung nach § 3 HIG eine materienspezifische raumplanerische Maßnahme, die der "Sicherstellung des Trassenverlaufes" (§ 3 Abs 1 HIG) für eine hochrangige Strecke der nationalen Schieneninfrastruktur dient. (Netzer/Pipp, Verbotsbereiche im österreichischen Eisenbahnrecht, ZVR 2012/174).

Für eisenbahnrechtlichen Bewilligungen finden die Widmungsvorschriften nach der Raumordnung keine Anwendung (vgl VwGH 23.9.1992, 91 /03/0350, zu § 35 EisbG aF) (Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz[3] (2015) Seite 499).

Das (bloße) Anhörungsrecht nach § 4 Abs1 und 3 HIG begründet auch keine diesbezüglichen subjektiv-öffentlichen Rechte. (siehe auch Zeleny, Eisenbahnplanungs- und Baurecht S 162 zur Rechtslage vor dem Jahr 2004). Wie der Verwaltungsgerichtshof wiederholt festgestellt hat, begründet das bloße Recht, gehört zu werden und dazu Stellung zu nehmen, keine Parteistellung in der Sache selbst (vgl ua VwGH 29.9.1993, 91/03/0166, zu § 34 EisbG aF, und mit Hinweis auf-VwSlg 10.031 A/1980).

Somit stellen Fragen der Raumordnung der Länder und Gemeinden grundsätzlich keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP- und Trassengenehmigungsverfahren dar. Bei der Entscheidung sind aber das verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebot sowie Raumordnungsvorschriften welche auch "Umweltschutzvorschriften" sind zu beachten.

Diesbezüglich ist ausdrücklich auf den Umstand hinzuweisen, dass die nunmehr gegenständliche Variante SUED4-RV im Juni 2006 der Öffentlichkeit bekannt gegeben wurde und seit diesem Zeitpunkt den gemäß § 4 HIG im Rahmen der Anhörung beizuziehenden Stellen bekannt war.

Öffentliches Interesse
Dieses findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke Attnang/Puchheim-Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl Nr 1989/675, BGBl. Nr. 370/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist gemäß der Verordnung Nr. 1315/2010/EU vom 7. Juli 2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU weiters Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) bzw. des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems, und dort wiederum des Kernnetzes der auf der Verbindung Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava als ein Teil der Donauachse verläuft.

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053 (Ausbau HL-Strecke Wien – Salzburg, 4-gleisiger Ausbau im Abschnitt Hubertendorf – Blindenmarkt) festgehalten, dass das dort beschwerdegegenständliche Projekt einen notwendigen Bestandteil des Ausbaues des HL-Streckenabschnittes Wien-Salzburg darstellt und als Teil des TEN (transeuropäische Netze) Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist. Im angefochtenen Bescheid ist somit das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt und dessen Überwiegen im Hinblick auf entgegenstehende Interessen ausreichend dargelegt worden.

Da, wie in der Nullvariante dargestellt, der gegenständliche bestehende zweigleisige Streckenabschnitt infrastrukturell nicht in der Lage sein wird den künftigen Eisenbahnbetrieb in entsprechender Betriebsqualität zu ermöglichen (der letzte 2-gleisige Abschnitt zwischen Wien und Wels der nunmehr zwischen Wien und Linz durchgehend 4-gleisig ausgebaut wurde stellt schon derzeit betrieblich ein „Nadelöhr“ dar), dient das gegenständliche Vorhaben unzweifelhaft einem zwingenden Verkehrsbedürfnis, nämlich der Schaffung einer modernen Bahninfrastruktur um auch künftig im Personen- und Güterverkehr, Fern- und Nahverkehr einen zeitgemäßen, sicheren und ordentlichen Betrieb zu führen. (Siehe dazu auch die oben unter **III.2.2** zitierten Aussagen des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik sowie auch die Argumente der Wirtschaftskammer Oberösterreich zum öffentlichen Interesse).

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

Das ggst. Vorhaben stellt somit sowohl ein auf europäischer Ebene als auch ein innerösterreichisch begründetes Projekt dar, das aus den verkehrs- und regionalpolitischen Zielsetzungen des Bundes, des Landes Oberösterreich und der an der Strecke Wien Salzburg liegender Bundesländer sowie der betroffene Region abgeleitet werden kann.

Der viergleisige Ausbau zwischen Linz und Wels ist im Modernisierungsprozess der Westbahn - der Abschnitt Wien-Linz Kleinmünchen wurde ja bereits viergleisig ausgebaut – ein weitere wichtiger und notwendiger Schritt zum Ausbau dieser prioritären europäischen Hochgeschwindigkeitsachse.

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn-Fernverkehrsverbindung durch die Errichtung des ggst. Vorhabens „viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk“ ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften somit als überwiegend anzusehen.

Zur (behaupteten nicht ausreichend erfolgten) Alternativenprüfung

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 sind bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines anderen Eingriffs in Privatrechte vorgesehen ist (insbesondere Trassenvorhaben), die Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Da in dieser Bestimmung die Prüfung von Standort- oder Trassenvarianten in Zusammenhang mit Enteignungen ausdrücklich genannt ist, ist in diesem Zusammenhang von einer Prüfpflicht der Projektwerberin und entsprechenden Angaben in der UVE auszugehen (vgl. das UVP-Rundschreiben 2015 des BMLFUW, S. 17f, und die Bescheide des Umweltsenates vom 8.3.2007,

Zl. US 9A/2005/10-115 „Stmk-Bgld 380kv-Leitung II“, und vom 12.11.2007, Zl. US 3B/2006/16-114 „Mellach-Weitendorf“).

Auch bei der Alternativenprüfung nach § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 hat sich die UVP auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen ist, welche Alternativen sie in Erwägung zieht (vgl. Ennöckl/ Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G^3, Rz 7 zu § 1).

Aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 kann keine Verpflichtung der Projektwerberin abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen (vgl. VfSlg Nr. 18890). Demnach gibt es auch keine Verpflichtung der Projektwerberin, jene Trasse auszuwählen, die am wenigsten stark in Eigentumsrechte eingreift.

Dem eingereichten Projekt sind umfangreiche Untersuchungen zu Trassenvarianten vorausgegangen, die in den Einlagen 02-01.01, 02-01.02 und hinsichtlich des Rübenverladeplatzes in der Einlage 02-01.03 der UVE beschrieben sind.

Auf Basis der fachlichen Abwägung und der durchgeführten Nutzwertanalyse und Kosten-Wirksamkeitsanalyse sowie weiterer entscheidungsrelevanter Aspekte wurde von der Antragstellerin die nunmehr verfahrensgegenständliche Variante SUED4-RV dem viergleisigen Bestandsausbau vorgezogen. Diese seitens des Planerteams als Grundlage für die nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsschritte heranzuziehende empfohlene Variante SUED4-RV wurde im Juni 2006 der Öffentlichkeit bekannt gegeben.

Diese Entscheidung wurde auch im Zuge einer Überprüfung des Trassenauswahlprozesses durch die SCHIG mbH bestätigt.

Der Vergleich der Variante SUED4-RV mit den übrigen in Betracht kommenden Varianten ist in der Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend dokumentiert. Die Varianten NORD2 bzw. SUED2 weisen keine klaren Vorteile zu den viergleisigen Südumfahrungen auf und wurden ausgeschieden. Die verbleibenden Varianten SUED4 und BEST4 wurden im fertiggestellten Zustand als betrieblich annährend gleichwertig eingestuft.

Als Vorteile der nunmehr gegenständlichen Trassenvariante SUED4-RV wurden angeführt:

- wesentlich geringere betriebliche Beeinträchtigungen auf der stark ausgelasteten Bestandsstrecke in der Bauphase
- einfachere Bauherstellung
- deutliche Entlastungswirkungen im Siedlungsbereich (Lärm, Erschütterungen)
- geringere Kosten

- langfristig bessere raumstrukturelle Entwicklungsmöglichkeiten (Auflassen der Bestandsstrecke, Flughafenanbindung etc.)
- geringere Umsetzungsrisiken
- beim Bestandstreckenausbau BEST4 wären mehr 20 Wohngebäude abzulösen und wären 40 ha Bauland bzw 160 Gebäude deutlich mehr von Lärmbelastungen betroffen.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Band 1 Seite 38 - 105) entnommen werden kann, hat die Projektwerberin den Themenbereich „Alternative und Trassenvarianten, Nullvariante“ in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen wurden ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Im Zuge der Projektentwicklung wurden somit verschiedene Alternativen und Varianten untersucht und bewertet und schlussendlich wurde jene Trassenvariante ausgewählt, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Varianten und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung aus § 1 Abs 1 Z4 UVP-G 2000 zur Prüfung von Trassenvarianten in ausreichendem Maße nachgekommen und konnte dies durch sämtliche entgegenstehende Einwendungen nicht widerlegt werden.

Zur Trassenverschwenkung mit Anbindung des Flughafens Hörsching
Von der Antragstellerin wurde plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass sie die eingereichte Trasse SUED4-RV nicht nur aufgrund der hochwertigen Flughafenanbindung sondern den sonst angeführten Gründen (Neubaustrecke im Bereich Pasching / Hörsching außerhalb des Siedlungsgebietes, Aufhebung der negative Auswirkungen der bestehenden Strecke aufgehoben – insbesondere Lärm und Erschütterungen im Raum Pasching, positive Entwicklungschancen, Ablöse von 22 Wohnobjekten weniger als bei Variante BEST4 und geringerer Flächenverbrauch im Wohngebiet (daführ höherer Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen), geringeres Kostenrisiko durch kürzere Bauzeit als BEST4 und keine Störung des laufenden Eisenbahnbetriebs durch die Baumaßnahmen (möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung des Betriebs an der prioritären TEN-Achse) und die geringfügig niederen Kosten) ausgewählt.

Im Ausbauplan ÖBB sowie im Rahmenplan ÖBB ist die Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching an die Westbahn unter Pkt. 1.12 enthalten. Die Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching an die Westbahn ist als erforderliche Infrastrukturmaßnahme dezidiert im Gesamtverkehrsplan Oberösterreich 2008 genannt.

Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Trassenvarianten wurden aus Sicht der Sachverständigen ausreichend und plausibel dargelegt.

Aus unionsrechtlicher Sicht ist sowohl die gegenständliche Eisenbahnstrecke als auch der Flughafen Linz Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes und hier wiederum des Kernnetzes

(Abbildung 5.1 der Verordnung Nr. 1315/2013/EU des europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU vom 11.Dezember 2013). Artikel 4 lit b Unterpunkt iii) der Zitierten Verordnung normiert unter der Überschrift „Ziele des transeuropäischen Verkehrsnetzes:

„*Das transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der effizient und nachhaltig ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert. Es stellt den mit ihm verbundenen europäischen Mehrwert dadurch unter Beweis, dass es zu den in den nachstehenden vier Kategorien dargelegten Zielen beiträgt:*

……...

b) Effizienz durch

……

die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger;“

Artikel 30 der zitierten Verordnung normiert unter der Überschrift „Städtische Knoten“:

„*Beim Aufbau des Gesamtnetzes in städtischen Knoten streben die Mitgliedstaaten nach Möglichkeit Folgendes an:*

a) für den Personenverkehr: Verknüpfung der Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsinfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;

b) für den Güterverkehr: Verknüpfung der Schienen- und Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls der Binnenschifffahrts-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsinfrastrukturen des Gesamtnetzes;“

Das Vorhaben berücksichtigt somit die nach dem Unionsrecht anzustrebende Verknüpfung der (prioritären) Verkehrsträger.

Wie bereits oben ausgeführt, werden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften (vorhabensbezogenen) Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Null-Variante) und der Trassenvarianten entsprechend § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 fachlich geprüft und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile plausibel, nachvollziehbar und in einem ausreichenden Umfang dargelegt.

Bei der Auswahl des Standortes wurde auch auf Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § Abs 1 HIG abgestellt. Insbesondere ist hier darauf zu Ver-

weisen, dass bei einem Bestandstreckenausbau mehr als 20 Wohngebäude abgelöst und abgerissen werden müssten und 40 ha Bauland bzw 160 Gebäude deutlich mehr von Lärmbelastungen betroffen wären. Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, wurde im Zuge des Verfahrens auch auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) bedacht genommen.

Somit kann auch hinsichtlich des vorhabensgemäß vorgesehenen Verschwenkung zum Flughafen Linz-Hörsching festgehalten werden, dass im Zuge der Projektentwicklung verschiedene Alternativen untersucht und bewertet und schlussendlich jene Standortalternative ausgewählt wurde, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Alternativen und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung zur Prüfung der Trassenvarianten ausreichend nachgekommen, hat dabei die unionsrechtliche Vorgaben hinsichtlich der Verknüpfung der Verkehrsträger berücksichtigt und konnte dies durch sämtliche entgegenstehende Einwendungen nicht widerlegt werden.

zur Errichtung eines neuen Rübenverladeplatzes
Den Projektunterlagen ist zu entnehmen, dass mit der Realisierung des Vorhabens „HL-Strecke Wien – Salzburg, viergleisiger Ausbau; Abschnitt Linz – Marchtrenk, km 190.300 – km 206.038 (km 205.700)“ der Fortbestand der gegenwärtig bestehenden Rübenverladeplätze im Bahnhof Hörsching [in der eisenbahnbetrieblichen Diktion ein „Bestandsplatz VÖR“ (VÖR – Rübenbauernvertretungs- und Übernahme GmbH, Gleis 8) und im Bahnhof Marchtrenk (in der eisenbahnbetrieblichen Diktion ein Freiladegleis für Rüben, Gleis 304] nicht mehr möglich ist.

Nachvollziehbar ist, dass aufgrund der Bedeutung des Rübenanbaus im Untersuchungsraum ein geeigneten Ersatz („Streckenanschluss“) für die Rübenverladung auf die Bahn erforderlich ist.

Die Auflassung der beiden bestehenden Rübenverladeplätze im Bahnhof Hörsching und im Bahnhof Marchtrenk macht eine Neuorganisation der Rübenverladung im Projektgebiet erforderlich, wobei eine wesentliche eisenbahnbetriebliche Prämisse die Anbindung des neuen Rübenverladeplatzes an die zukünftige HL 2-Strecke darstellt, um die Verlademöglichkeit auf die Bahn aufrecht zu erhalten und eine möglichst schnelle Quell-Ziel-Verbindung der Waggonfrachten auf der Schiene herstellen zu können.

Zwölf alternativ untersuchte Standortvarianten für die Rübenverladung waren das Ergebnis der Überlegungen zur Neuorganisation der Rübenverladung für den Einzugsbereich der beiden aufzulassenden Rübenverladeplätze beim Bahnhof Hörsching und beim Bahnhof Marchtrenk. Sie alle liegen im Rübenanbaugebiet an bestehenden oder im Zuge des ggst. Vorhabens zu errichtenden Eisenbahnstrecken. Die Möglichkeiten, der Methodik und Bewertung der Trassenauswahl (Kriterienkatalog) mit den maßgebenden Eingriffen sowie Vor- und Nachteilen sind in der Einlage „Alternativenprüfung Rübenverladeplatz“ dargelegt. (Einlage 02-01.03). dargelegt.

Wie bereits oben ausgeführt, werden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften (vorhabensbezogenen) Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens (Null-Variante) und der Trassenvarianten entsprechend § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 fachlich geprüft und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile plausibel, nachvollziehbar und in einem ausreichenden Umfang dargelegt.

Bei der Auswahl des Standortes wurde auch auf Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § Abs 1 HIG abgestellt. Insbesondere ist hier auf die Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (erforderliche Gleislängen, maximale Längsneigung, autarke Verschubdurchführung, die mögliche Anbindung an die HL 2-Strecke) hinzuweisen. Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, wurde im Zuge des Verfahrens auch auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) bedacht genommen.

Somit kann auch hinsichtlich des Standorts des Rübenverladeplatzes festgehalten werden, dass im Zuge der Projektentwicklung verschiedene Alternativen untersucht und bewertet und schlussendlich jene Standortalternative ausgewählt wurde, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Alternativen und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung zur Prüfung der Standortvarianten für den jedenfalls erforderlichen Rübenverladeplatz ausreichend nachgekommen und konnte dies durch sämtliche entgegenstehende Einwendungen nicht widerlegt werden.

zur Auflassung der Hst. Pasching
Seitens der Antragstellerin wurde darauf hingewiesen, dass hinsichtlich einer Neuerrichtung der Hst Pasching keine Bestellung vorliege.

Ein entsprechender Ersatz mit einer möglichen Busanbindung wurde im Vorhaben vorgesehen.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten plausibel und nachvollziehbar zu entnehmen ist, befindet sich die bestehende Bahnhaltestelle Pasching infolge der Trassenverschwenkung SÜD4-RV nicht mehr an der Bahnstrecke Die Errichtung einer neuen Bahnhaltestelle Pasching erscheint aus heutiger Sicht nicht unbedingt zweckmäßig, da diese außerhalb des Ortsgebietes liegt, fußläufig nicht gut erreichbar erscheint und schon derzeit die Reisendenfrequenz an der bestehenden Haltestelle im Ortsgebiet sehr gering erscheint. Die Auflassung der Hst. in Pasching bringt für eine hohe Zahl an Zugsreisenden sogar insofern eine Verbesserung, da dieser Entfall des Halts für relativ wenige Pendler die Reisezeit verringert.

Den Empfehlungen der Sachverständigen, im Zuge der Detailplanung bereits eine entsprechende räumliche Vorsorge für eine allfällig später zu errichtende Hast. Pasching ohne verlorenen Auf-

wand zu ermöglichen wurde als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen (Siehe Maßnahme Nr. 138.))

V.2.2 Zu den Stellungnahmen im Einzelnen

A1 Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat vom 29.01.2017

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. Parteistellung liegt somit vor.

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

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

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

Wie auch von fachlicher Seite bereits im Gutachten angeführt, handelt sich bei der gegenständlichen Genehmigung um eine grundsätzliche Genehmigung, welche die Antragstellerin noch nicht zur Umsetzung des Vorhabens ermächtigt.

Eine umfassende Prüfung im Sinne der obzitierten Arbeitnehmerschutzbestimmungen ist daher erst im Detailgenehmigungsverfahren bei Vorliegen des Bauentwurfes, der für die Beurteilung des Arbeitnehmerschutzes erforderlichen Unterlagen sowie des Gutachtens gemäß §31a EisbG möglich.

Dem UVP-Gutachten ist zu entnehmen, dass auf den Arbeitnehmerschutz bereits im humanmedizinischen UVE-Fachbeitrag eingegangen wurde. Die Kompatibilität mit dem ASchG, der Grenzwerteverordnung, Arbeitsstättenverordnung, Bauarbeiterschutzverordnung, VOLV, etc. wurde in der UVP überprüft und festgestellt, dass nach dzt. Planungsstand noch keine weiteren Maßnahmen für den Arbeitnehmerschutz erforderlich sind, sondern erst später unter Mitwirkung des Verkehrsarbeitsinspektorats, der Präventivkräfte und mit Vorlage der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente sowie bei Arbeitsplatzbegehungen im Detail festgelegt werden können. Von der Behörde wird somit von einer grundsätzlichen Zulässigkeit auch unter dem Gesichtspunkt des ArbeitnehmerInnenschutzes auszugehen, der im Zuge des detailgenehmigungsverfahren entsprechend der anzuwendenden Arbeitnehmerinnenschutzbestimmungen entsprechend zu konkretisieren sein wird.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind. Einwendungen wurden somit vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im UVP-Gutachten zum Schutz der Arbeitnehmer verwiesen.

A2 Oberösterreichisch Landesregierung, Amt der OÖ. Landesregierung; Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht vom 30.03.2017

Die Stellungnahme der Oberösterreichischen Landesregierung erfolgte in ihrer Eigenschaft als mitwirkende Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 und erfolgten keine Einwendungen. Es wurde in diesem Schreiben insbesondere auf die im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung anzuwenden materiellrechtlichen Bestimmungen und die dafür spätestens bei der Antragstellung gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 von der Antragstellerin vorzulegenden Unterlagen hingewiesen.

B 1 Gemeinde Oftering vom 06.03.2015, ergänzende Stellungnahme vom 03.03.2015, Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung (VHS S 27 f) und ergänzende schriftliche Stellungnahme vom 11.10.2017

Die Gemeinde Oftering hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 jedenfalls Parteistellung im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HlG zu.

Die Hochwasserlage Breitbrunnerbach wurde bei der Planung mit und ohne das geplante Hochwasserschutzprojekt Breitbrunn berücksichtigt und grundsätzlich diesbezüglich in beiden Varianten als zur Ausführung geeignet befunden. Somit konnte im Verfahren die grundsätzliche Zulässigkeit festgestellt werden.

Die Frage des Erfordernisses einer Bushaltestelle und einer überdachten Abstellanlage für Fahrräder im Bereich des Bahnhofs Oftering und im Falle der Errichtung deren Ausgestaltung ist nicht Gegenstand des Grundsatzgenehmigungsverfahrens und wird diese im den nachfolgenden Verfahren (Detailgenehmigungsverfahren beim bmvit unter Mitanwendung des EisbG und teilkonzentriertes Verfahren bei der Landesregierung) hinsichtlich der Schnittstellensituation von Bahnhöfen/Haltestellen bzw. der Vorplätze zu behandeln sein. In der Detailplanung werden auch die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten zu beachten sein.

Die Festlegung des Zugangs für Rollstuhlfahrer oder gehbehinderte Personen vom Parkplatz bis zum Geh- und Radweg und die damit allenfalls erforderliche Errichtung von Liftanlagen wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen (EisbG, TSI PRM) und dem Stand der Technik im Zuge der Detailplanung zu erfolgen haben und im Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln sein. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig ist nach den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen jedenfalls eine Genehmigungsvoraussetzung im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren. Die zitierten Bestimmungen stellen keine Umweltschutzvorschriften bzw. die konkrete Ausgestaltung des jedenfalls herzustellenden barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig keine Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit dar und waren daher im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht zu behandeln. Gleiches gilt für die hochbautechnische Ausgestaltung von Haltestellen und der Bahnsteige.

Die allenfalls erforderliche Verlegung bzw. Neuerrichtung eines Kinderspielplatzes stellt ebenfalls keine Anwendung einer Umweltschutzvorschrift noch eine Frage der grundsätzlichen Zulässig des Vorhabens sondern eine Frage der Grundeinlöse dar. Der konkret erforderliche Grundbedarf wird im Sinne des vorliegenden UVP-Gutachtens im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens zu klären sein. Seitens der Antragstellerin wird auf die dann vorgesehen Grundeinlöse sowie die allgemeinen Ausführungen zur Grundeinlöse oben hingewiesen. Weiters gibt die Antragstellerin bekannt, dass eine Ersatzfläche für die Aufstellung der Spielgeräte von der Antragstellerin nicht zur Verfügung gestellt werden kann.

Der konkrete Ausbau der Trindorfer Straße und deren Eignung für den Umleitungsverkehr während der Bauphase, die konkrete Ausgestaltung der Unterführung Westbahnstraße und die konkrete Zufahrt zu den Feldern nach Neuerrichtung der Unterführung Westbahnstraße sind ebenfalls Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens bzw. insbesondere des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung. Es wird hier auf die im Detailgenehmigungsverfahren mitanzuwendende Bestimmung des § 20 EisbG hingewiesen, wonach Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden durch das Eisenbahnunternehmen nach den Er-

gebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen sind. Weiters wird seitens der Antragstellerin auch die Möglichkeit der Umleitung des Verkehrs über die Westbahnstraße und die Sportplatzstraße oder großräumig über die B133 Theninger Bundesstraße und die L1227 Paschingerstraße hingewiesen. Seitens der Antragstellerin wird darauf verwiesen, dass die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen auch künftig gewährleistet sein wird.

Zu den Lärmimmissionen wird auf die allgemeinen Ausführungen oben (V.2.1, Immissionen) verwiesen. Konkret wird seitens des lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt, dass sich für die Ortschaft Ober- und Mitterbachham trotz Erhöhung der Verkehrsfrequenz durch die Schutzwirkung der projektgemäß zu errichtenden Lärmschutzwand LSW-4 eine deutliche Reduzierung der bisherigen Lärmimmissionen und Einhaltung der Grenzwerte nach SchIV ergibt. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass bei Einhaltung der Maßnahmen, die Projektbestandsteil sind oder von ihm als Auflagen vorgeschlagen wurden, projektbedingte Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen gemäß § 24 f UVP-G auszuschließen sind.

Die konkrete Ausgestaltung der Anbindung des Rübenverladeplatzes (Abbiegespur oder Kreisverkehr) betrifft weder die Anwendung einer Umweltschutzvorschrift noch die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens und wird in den nachfolgenden Detailgenehmigungs- bzw. im teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung zu behandeln sein. Insbesondere wird die Festlegung der Gestaltung der Kreuzung dem Land Oberösterreich als Eigentümer und Erhalter der Straße obliegen. Durch die Verlegung des Rübenverladeplatzes wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass jedenfalls mehr Anwohner nachhaltig entlastet als bisher belastet werden und die verbleibenden Belastungen in Oftering zu keinen unzumutbaren Belästigungen führen, wenn die Auflagen eingehalten werden.

Zum Rübenverladeplatz allgemein siehe oben.

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Straßen im Hinblick auf den künftigen Rübenanlieferverkehr wird auf die bereits oben zitierte Bestimmung des § 20 EisbG hingewiesen, der im Detailgenehmigungsverfahren mitanzuwenden sein wird.

Hinsichtlich der Resolution der Gemeinde Oftering gegen die Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

Die optimale Verknüpfung der Verkehrsträger ist keine Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit bzw. der Umweltverträglichkeit und wird insbesondere Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens unter Mitanwendung des EisbG sein. Wie von der Antragstellerin ausgeführt, liegt die Errichtung einer Busstation auch nicht in der Kompetenz der Antragstellerin. Eine Auflagenvorschreibung in diesem Punkt ist daher nicht möglich.

Der Rübenverladeplatz ist als solcher ausdrücklich Projektbestandteil und somit auch Genehmigungsgegenstand. Seitens der Antragstellerin wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die Nebengleise im Bereich des Rübenverladeplatzes der betrieblichen Abwicklung dienen. Eine Einschränkung der Nutzung der Gleise ausschließlich zum Zwecke der Rübenverladung und des Rübentransports kann aus diesem Grund nicht erfolgen. Eine über die Rübenverladung und allfällige betriebliche Erfordernisse hinausgehende Nutzung wäre vor der Verkehrsfreigabe in einem Verfahren gemäß § 24g UVP-G 2000 unter Beiziehung der Betroffenen zu prüfen, die Zulässigkeit allfällig künftig vorgesehener Änderungen wäre im Anlassfall nach den jeweils anzuwendenden Materiegesetzen auch unter der Beiziehung der dort vorgesehenen Parteien zu prüfen.

Der humanmedizinische Sachverständige berücksichtigt hinsichtlich des Schienenlärms nicht nur die SchIV, sondern auch maximale Spitzenpegel (ohne Schienenbonus). Der Sachverständige geht im Gutachten wenn erforderlich auch jeweils bezogen auf die einzelnen Einwendungen auch auf den Freiraumschutz ein. Des Weiteren hat der Sachverständige auch bei Objekten mit einem erhöhten Schutzbedürfnis (Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser oder Altersheime) sowie Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) geprüft, ob die vorgesehenen Schutzvorkehrungen gegen den Schienenlärm ausreichend sind.

Ebenso betrifft die konkrete Gestaltung von Straßenunterführungen keine Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit oder der Umweltverträglichkeit und war demgemäß auch nicht vorzuschreiben. Die konkrete Gestaltung der Straßenunterführung wird im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren unter Mitanwendung des § 20 EisbG bzw im teilkonzentrierten Verfahren bei der Landesregierung zu behandeln sein.

Allfällige andere bzw. zusätzliche Nutzungen wären grundsätzlich bis zur Verkehrsfreigabe im Sinne des § 24g UVP-G einer Änderungsgenehmigung zuzuführen bzw. sind diese nach der Verkehrsfreigabe und dem Zuständigkeitsübergang nach den dann anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen zu beurteilen.

B2: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz, Sektion 1 – Referat Umweltbewertung vom 17.03.2015
Gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 in der zum damaligen Zeitpunkt gültigen Fassung war auch dem (seinerzeitigen) Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln und konnte dieser dazu Stellung nehmen. Die fachliche Stellungnahmen zu Umweltverträglichkeitserklärungen des BMLFUW wurde gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UmweltkontrollG vom Umweltbundesamt erstellt.

Es wird auf die ausführlichen Stellungnahmen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Punkte B2.1 bis B2.32 (Band 2 Seiten 34-59) hingewiesen.

B3 Gemeinde Kirchberg-Thening vom 17.3.2015
Die Gemeinde Kirchberg-Thening hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 jedenfalls Parteistellung im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu. Die Gemeinde ist Partei im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren und wird auch im künftigen Detailgenehmigungsverfahren und im teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung. Die Stellungnahme bezieht sich auf konkrete Ausgestaltungen, die Gegenstand der nachfolgenden Verfahren (Detailgenehmigung, Genehmigung gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 der Landesregierung) sein werden.

Zur Stellungnahme der Gemeinde wird auf die Stellungnahmen der Gutachter und insbesondere im Umweltverträglichkeitsgutachten (Band 2 Seite 60 und 61) sowie auf die Aussage der Projetwerberin, dass eine Einbindung der Gemeinde Kirchberg-Thening erfolgen wird hingewiesen.

B4 Gemeinde Pasching, vertreten durch Haslinger, Nagele Partner Rechtsanwälte GmbH vom 2. April 2015, Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung und Stellungnahme vom 11.10.2017
Die Gemeinde Pasching hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 jedenfalls Parteistellung im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Öffentliche Interessen wurden, wie unten noch dargelegt, entsprechend der erforderlichen Tiefe der grundsätzlichen Genehmigung berücksichtigt. Eine Mangelhaftigkeit der Unterlagen liegt somit nicht vor. Diesbezüglich ist auch auf die Aussage der Sachverständigen zur Vollständigkeit der Unterlagen sowie im Umweltverträglichkeitsgutachten zu verweisen.

Auch wenn der Vorhabensbetreff „viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700)“ lautet, wurde seitens der Behörde mehrfach klargestellt, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um den Neubau eines Teilabschnittes einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinne § 23b Abs 1 Z 1UVP-G 2000 bzw. auch ein Neubau nach dem HIG (§ 3 Abs 1 HIG) vorliegt. Dies wird auch von der Antragstellerin selbst so gesehen.

Zur behaupteten Nicht-Berücksichtigung der Flächenwidmung wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen, wonach der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Eisenbahn-Hochleistungsstreckenbauvorhaben weder an Örtliche Entwicklungskonzepte noch an Flächenwidmungspläne gebunden ist.

Die Behörde hat für den Fachbereich Raumordnung einen Sachverständigen bestellt. Der Sachverständige für Raumordnung und Sachgüter gelangte im Umweltverträglichkeitsgutachten zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen ist.

Konkret zur Stellungnahme der Gemeinde Pasching hat der Sachverständigen für Raumordnung im Umweltverträglichkeitsgutachten (Band 2 Seite 64) ausgeführt, dass durch das gegenständliche Vorhaben die Gemeinde grundsätzlich nicht in der weiteren Entwicklung behindert wird, jedoch im Rahmen des neu geschaffenen räumlichen Entwicklungsrahmens neue Strukturvorgaben formuliert werden müssen, die auch die Trasse der neuen Hochleistungsstrecke berücksichtigen.

Seitens des Sachverständigen wird hinsichtlich der monierten nicht gegebenen Übereinstimmung mit dem gültigen Flächenwidmungsplan und insbesondere den in der räumlichen Entwicklungsstrategie mit Wohnfunktion ausgewiesen Flächen bestätigt, dass die zum Zeitpunkt der Planung vorliegenden rechtsgültigen Pläne der Gemeinde (v.a. Entwicklungskonzept, Flächenwidmung) beachtet wurden. Die Planung erfolgte unter Beteiligung der Standortgemeinden.

Somit ist trotz offensichtlich vorliegender Konflikte zwischen dem zitierten Raumordnungsprogramm und dem gegenständlichen Vorhaben von keiner grundsätzlichen und somit unzumutbaren Behinderung der weiteren Entwicklung der Gemeinde Pasching durch das gegenständliche Vorhaben auszugehen.

Ausdrücklich ist auch darauf hinzuweisen, dass der Öffentlichkeit und somit auch den Standortgemeinden die Auswahl der gegenständliche Variante SUED4-RV im Juni 2006 bekannt gegeben wurde.

Zur monierten unzumutbaren Lärmbelästigung bzw. Gesundheitsgefährdung durch Lärm wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, wonach bei Einhaltung der zwingenden Auflagen bei Anrainern keine projektbedingten, gesundheitsgefährdenden oder unzumutbar belästigenden Lärmwirkungen in der Bau- und Betriebsphase zu erwarten sind.

Die Schallspitzenpegel wurden von der Antragstellerin erhoben bzw berechnet und in den Unterlagen entsprechend beschrieben und dargestellt und von den Sachverständigen im Gutachten bewertet. Auf die allgemeinen Ausführungen sowie die als Nebenbestimmung hiezu in den Spruch übernommenen Auflagenvorschläge der Sachverständigen wird verwiesen.

Gemäß § 2 Abs 4 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV ist der um 5 dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ des Schienenverkehrslärms („Schienenbonus“) als Maßzahl anzuwenden. Hinsichtlich der behaupteten Gesetzwidrigkeit der SchIV wird auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 2. 10. 2013, V 30/2013-16, V

31/2013-14 verwiesen, in dem Teile des § 2 Abs 1 SchIV wegen eines Verstoßes gegen Art 18 Abs 1 B-BG aufgehoben wurden, sich der VfGH aber zur Bestimmung des § 2 Abs 4 nicht geäußert hat.

Zusätzlich zu den Voraussetzungen der SchIV wurden bei der Planung der Schallschutzmaßnahmen auch die Überschreitung des Prüfkriteriums für den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung nach den Empfehlungen des Gutachtens „Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht“ von Neuberger/Lassnig berücksichtigt und diese auch von den Gutachtern bestätigt. Auf die allgemeinen Ausführungen zu diesem Thema oben wird hingewiesen.

Die im ggstdl. Verfahren als besondere Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 anzuwendende SchIV sieht vor, dass Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Vornehmlich ist der Schutz der Wohnbevölkerung durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Objektseitige Maßnahmen sieht die SchIV nur für Schlaf- und Wohnräume vor, wobei hier insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüftungseinrichtungen vorgesehen ist. Ein grundsätzlich ausreichender Freiraumschutz für Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen ist nach den Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten gegeben.

Im Umweltverträglickeitsgutachten wird von den Sachverständigen bestätigt, dass das Vorhaben nach dem Stand der Technik und der umweltmedizinischen Wissenschaft erstellt wurde. Über die den Nachbarschutz betreffenden Schutzziele (keine vorhabensbedingten Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen) hinaus wurde aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen auch eine nachhaltige Verbesserung für eine möglichst große Population angestrebt, sodass jedenfalls ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden und die Belastungen keine Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit übersteigen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass auf Grund der durchgeführten Untersuchungen keine unzumutbaren und schon gar nicht gesundheitsgefährdende Erschütterungsbelastungen auftreten werden.

Auch hinsichtlich elektromagnetischer Felder wird es bei projektgemäßer Ausführung zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung kommen und ist auch hier das Immissionsminimierungsgebot erfüllt.

Die monierten Mängel des humanmedizinischen Berichts der UVE können von den Sachverständigen nicht bestätigt werden. Die Bauphase wurde ebenso hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Umwelt entsprechend beschrieben.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Darstellung und Beschreibung des Vohabens in den Projektunterlagen für die gegenständliche grundsätzliche Genehmigung bzw. zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit ausreichend erfolgt ist. Eine entsprechende Optimierung wird noch im Zuge der Detailplanung und des Detailgenehmigungsverfahrens möglich sein. Hinsichtlich der monierten unterbrochenen Verkehrsverbindungen wird auf § 20 EisbG, dessen Erfüllung im Detailgenehmigungsverfahren noch zu prüfen sein wird, verwiesen.

Zur Auflassung der Haltestelle Pasching wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen. Die Vorschreibung einer grundsätzlichen räumlichen Vorsorge zur späteren Errichtung einer Haltestelle Pasching im Bereich der Bahnanlagen zu treffen wurde als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen und ist somit Vorhabensgegenstand.

Der Einwand hinsichtlich des Parkens von Fluggästen auf der Park & Ride Anlage betrifft keine Frage der Umweltverträglichkeit bzw. der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens.

Zu den unterbrochenen Rad- und Wanderwegen wird auf das Detailgenehmigungsverfahren und die dort anzuwendenden Bestimmung des § 20 EisbG hingewiesen. (siehe dazu auch Vorschreibungspunkt Nr. 100.)

Hinsichtlich des Standortes des Rübenverladungsplatzes wird auf die Aussagen in den Projektunterlagen sowie die Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen. Eine unzumutbare Belästigung der Anrainer durch Lärm, Erschütterungen, Staub kann ausgeschlossen werden.

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung wird ausgeführt, dass aufgrund der Priorität des Schutzes der Menschen vor unzulässiger Lärmbelastung – neben anderen gesundheitsgefährdenden Belastungen - dieser Schutz eine höhere Bedeutung als die Frage des Orts- oder Landschaftsbildes hat. Eine Änderung der Dimensionierung der Lärmschutzwände ist somit nicht möglich. Eine entsprechende Gestaltung wird im Zuge der Detailplanung und der Detailgenehmigung zu erfolgen haben.

Die erforderliche Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen werden im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens von der Antragstellerin vorzulegen sein.

Strukturverbessernde Maßnahmen entlang des Grundbaches im Bereich der Verlegung und des Durchlasses sind vorgesehen. Leitstrukturen an und zu Wilddurchlässen sind in der Detailplanung (Siehe Vorschreibungspunkt Nr. 73) festzulegen.

Die Einreichunterlagen wurden von den Sachverständigen für die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der grundsätzlichen Zulässigkeit als vollständig und beurteilbar erachtet.

Zur nicht ausreichenden Alternativenprüfung siehe die allgemeinen Ausführungen oben. Insbesondere hat sich die UVP auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken.

Der Ist-Zustand wurde auch entsprechend der zitierten Rechtsprechung des VwGH entsprechend erhoben (siehe dazu die allgemeinen Ausführungen zu den Immissionen - Lärm).

Aus Sicht der Luftreinhaltung ist durch die im Projekt vorgesehenen und im UVP-Gutachten verpflichtend festgeschriebenen emissionsmindernden Maßnahmen und durch die begleitende Kontrolle während der Bauphase die Vermeidung von unzumutbaren Immissionen sichergestellt. Zusätzlich wird durch baubegleitende Messungen der Staubdeposition an neuralgischen Punkten der Staubeintrag wirksam überwacht und somit die laufende Überwachung der Maßnahmenwirksamkeit sichergestellt.

Mit Hilfe der in dieser UVP angegebenen Maßnahmen werden die bei Bau und Betrieb des Vorhabens verursachten Erschütterungen auf ein zulässiges Maß begrenzt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Normrichtwerte für den Personenschutz nach ÖNORM S9012 und für den Bauwerksschutz nach ÖNORM S9020 eingehalten werden. Eine Gefährdung der Gesundheit oder des Eigentums kann daher nicht eintreten.

Der humanmedizinische Sachverständige nimmt sowohl auf den Bestand als auch auf die Nullvariante Bezug. Die Grenzwerte der SchIV waren dabei nicht das einzige Kriterium, sondern es wurden auch Spitzenlärmpegel begrenzt (ohne Schienenbonus) und bei Kumulierung von nachteiligen Wirkungen sogar die Ablöse eines Wohnobjektes trotz der Einhaltung der Grenzwerte der SchIV empfohlen. Darüber hinaus wurden auch besonders lärmempfindliche Nutzungen öffentlicher Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten berücksichtigt. Die erhöhten Geschwindigkeiten sowie der höhere Zugfrequenz wurden berücksichtigt. Aufwachereignisse sind bei einer Einhaltung der Maßnahmen nicht zu erwarten. Die Beschränkung der Spitzenpegel auf 70 dB ist auch angesichts der zu erwartenden Erhöhung der Zugfrequenz aus humanmedizinischer Sicht ausreichend. Bei Durchführung der Maßnahmen ist mit keiner unzumutbaren Belästigung oder Gesundheitsgefährdung zu rechnen.

Ergänzend wurde seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass die Lärmkarten ausreichend durch Messpunkte kalibriert, wobei auch die exponiertesten Stellen messtechnisch erfasst wurden. Insbesondere die bahnzugewandten Siedlungsränder sind durch die exponiertesten Messpunkte 12,15,16,17 und 21 ausreichend erfasst. Für die medizinische Beurteilung waren für alle Wohnobjekte genügend Messwerte vorhanden, um die ausreichende Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen überprüfen zu können.

Ein entsprechendes Monitoring wurde vorgeschrieben (Siehe Maßnahme 127 der Nebenbestimmungen). Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde für die Objekte Mitterbacham

und Oberbachham keine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV im Einzelfall für erforderlich erachtet.

Seitens der Antragstellerin wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die Nebengleise im Bereich des Rübenverladeplatzes der betrieblichen Abwicklung dienen. Eine Einschränkung der Nutzung der Gleise ausschließlich zum Zwecke der Rübenverladung und des Rübentransports kann aus diesem Grund nicht erfolgen und wurde auch nicht vorgeschrieben. Seitens der Antragstellerin wird jedoch hingewiesen, dass der Verladeplatz antragsgemäß ausschließlich zur Verladung der Rüben vorgesehen ist. Eine darüberhinausgehende Nutzung ist derzeit nicht geplant.

Eine allfällige spätere Änderung oder Erweiterung der Nutzung des Rübenverladeplatzes wird im Anlaßfall entsprechend rechtlich zu bewerten sein.

Der Ausbau der Straßen betrifft keinen Gegenstand der grundsätzlichen Zulässigkeit oder Umweltverträglichkeit und ist im Detailgenehmigungsverfahren bzw. im teilkonzentreirten Verfahren bei der Landesregierung zu behandeln.

Zum ergänzend vorgelegten Schriftsatz vom 30. Juni 2017 wird ausgeführt:

Die „Auflassung“ der Hst. Pasching kann von der Gemeinde im Sinne des § 4 HIG nicht wirksam vorgebracht werden, da der Gemeinde nach dieser Bestimmung keine Parteistellung sondern ein bloßes förmliches Anhörungsrecht zukommt. Anstelle der Hst. Pasching sieht das Projekt eine Hst. Im Bereich des Flughafens Hörsching mit einer entsprechenden Busanbindungen aus Pasching vor. Weiters wurde die räumliche Vorsorge für die mögliche künftige Errichtung einer Haltestelle Pasching in neuer Lage als Nebenbestimmung in den Spruch übernommen.

Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist nicht Gegenstand des gegenständlichen grundsätzlichen UVP-Verfahrens.

Auch die im nachfolgend abzuführenden Detailgenehmigungsverfahren anzuwendende Bestimmungen des § 31d EisbG und des § 31f Z 2 EisbG begründen diesbezüglich keine Parteistellung der Gemeinde.

Die umweltrelevanten Vor und Nachteile auch der Auflassung der Hst. Pasching wurden entsprechend in den Unterlagen dargelegt und von den Sachverständigen geprüft und bestätigt.

Die Errichtung der Hst. Pasching wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen nur empfohlen und nicht für zwingend erachtet, seitens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen und des Sachverständigen für Raumplanung wurde nur die räumliche Vorsorge für die spätere Errichtung einer Haltestelle zwingend vorgeschrieben.

B5 Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch Haslinger, Nagele Partner Rechtsanwälte GmbH vom 3. April 2015, ergänzende Stellungnahme vom 18.10.2016 (B 10), Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung, ergänzende schriftliche Stellungnahme vom 30.06.2017 und vom 11.10.2017

Der Stadtgemeinde Leonding kommt in diesem Verfahren gemäß § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 1 und 3 UVP-G Parteistellung zu. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Grundsätzlich keine unzumutbaren Belästigungen oder Gesundhheitsgefährdungen:
Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass es durch die Realisierung des Vorhabens sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar zu einer Gesundheitsgefährdung kommt. In Teilbereichen (Grundwasserschutz, Feinstaubimmissionen durch Schienen- und Bremsabrieb, Senkung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen) kommt es sogar zu Verbesserungen.

Kein fachlicher Widerspruch zur Raumordnung:
Die Behörde hat für den Fachbereich Raumordnung und Landschaftsbild einen Sachverständigen bestellt. Der Sachverständige für Raumordnung und Sachgüter gelangte im Umweltverträglichkeitsgutachten zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen ist.

Ordnungsgemäß erfolgte Alternativen- und Variantenprüfung:
Zur Alternativenprüfung siehe oben unter Allgemein. Eine Alternativenprüfung gemäß § 1 Abs 1 Z 4 UVPG-2000 hat stattgefunden und wurde gemäß § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 in der UVE dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten als ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet bewertet. Von der Behörde sind nur die von der Antragstellerin vorgelegten Alternativen und Varianten zu prüfen.

Zum von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegten Gutachten „Stadt Leonding, Neutrassierung Westbahnstrecke, Städtebauliche Analyse“ vom 30. Juni 2017 von Stadt Raum Umweltplanung, Arch DI Günther Reissner, Msc, Radetzkystraße 31/1,8010 Graz vom 30.06.2017 ist darauf hinzuweisen, dass bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. 10. 1991, 91/09/0047; 20. 11. 2001, 2001/09/0072; 25. 4. 2003, 2002/12/0109).

In diesem Sinne hat die Behörde den von ihr bestellten Gutachter beauftragt, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens des Privatsachverständigen Stellung zu nehmen. Diesem Auftrag ist der Sachverständige im „Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4“ vom 12. September 2017 nachgekommen.

Der nichtamtliche Sachverständige der Behörde, DI Kordina, kommt unter teilweiser Nachvollziehbarkeit der Argumente des Privatsachverständigen und der Ableitung des Flächenbedarfes bzw. der städtebaulichen Verdichtung und Verbindung der Siedlungsbereiche Leonding und Hart im Trassenbereich von übergeordneten Leitplanungen zu keiner konkrete Begründung für die Tieferlegung der Bahntrasse.

Auch für die Behörde ist es nachvollziehbar, dass die Beispielhaft vorgebrachten Referenzbeispiele für Überplattungen (Linz Bindermichl, Unterführung Grabengürtel Graz, Max-Hirschenberg - Weg München, Südeinfahrt Plabutsch Graz, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Rannersdorf) welche Teilabschnitte von (meist) Straßen darstellen in Länge und Aufwand keinem Verhältnis zu der vorgeschlagenen Lösung der Einhausung stehen. Ebenso plausibel und nachvollziehbar ist auch, dass der Korridor von 50 m eine Barriere darstellt, die allerdings bereits heute in wesentlichen Teilabschnitten aufgrund des Grundeigentums der ÖBB besteht bzw. bereits seit deren Errichtung und Inbetriebnahme der gegenständlichen Eisenbahnstrecke im Jahre 1860/1870 grundsätzlich in diesem Ausmaß besteht. Nachvollziehbar ist auch dass der von der Gemeinde Leonding vorgelegten städtebaulichen Analyse zur Vollständigkeit noch wesentliche Begleitfragen beantwortet werden müssen - die Ausführungen sind generell gehalten und ohne eine planliche Konkretisierung. Die vom Privatsachverständigen der Gemeinde behauptete irreparable Wirkung durch die Verbreiterung der Bestandstrasse ist – schon alleine wegen der bestehenden Situation und der fehlenden planlichen Konkretisierung sowie der sonstigen vom nichtamtlichen Sachverständigen angeführten Gründe – nicht vorliegend. Durch das vorgelegte Gutachten wurde die Annahme der UVP-Sachverständigen das eingereichte Projekt sei umweltverträglich bzw. dass die öffentlichen Interessen der Bahn die öffentlichen Interessen der Gemeinde überwiegen nicht erschüttert.

Darüber hinaus wurde seitens der Antragstellerin keine Tieferlegung und Einhausung beantragt und eine solche auch nicht als Alternative geprüft, da von der Behörde sind nur die von der Antargstellerin vorgelegten Alternativen zu prüfen sind.

Zur Stellungnahme von Schreiner Consulting vom 16.06.2017 wird grundsätzlich auf die Replik der Antragstellerin vom 31. Juli 2017 sowie den „Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4“ zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 12. September 2017 verwiesen.

Wie vom nichtamtlichen Sachverständigen ausgeführt, erfolgte die Berechnung entsprechend der Vorgabe der SchIV im Freien in 0,5m in der Mitte des betrachteten Fensters. Eine Berechnung nach der Umgebungslärmrichtlinie ist hier nicht anzuwenden.

Seitens des lärmschutztechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, „*dass die im UVP-Projekt gewählte Methode zur rechnerischen Ermittlung der Lärmimmissionen und zur Darstellung der Ergebnisse in Rasterlärmkarten für 1, 5 m Höhe im Freien, der zusätzlichen numerischen Darlegung der Immissionspegel für einzelne Referenzpunkte in Höhen von 1,5 m und 5, 0 m und der*

Gebäudelärmberechnung für Fassaden von Objekten mit Darlegung der nach den Kriterien der SchIV notwendigen Objektschutzmaßnahmen dem Stand der Technik für die Ermittlung, Darstellung und Beurteilung von Projektlärmimmissionen entspricht."

Von den Planern wird hiezu ausgeführt, dass Rasterlärmkarten keine Grundlage für die Dimensionierung von bahnseitigen oder objektseitigen Maßnahmen bilden. Dies erfolgt ausschließlich auf Basis der maßgeblichen Immissionspunkte an den Fassaden der betroffenen Wohnobjekte (0,5 m außerhalb des geöffneten Fensters) wie in den Ergebnis- und Maßnahmenplänen, auf Basis von Gebäudelärmkartenberechnungen, dargestellt.

Eine größere Dichte an Rasterpunkten würde zu keinen anderen Erkenntnissen oder Maßnahmen führen.

Die hier anzuwendende SchIV, unterscheidet nach den Bestimmungen des § 2 Abs. 6 nur zwischen Tagzeit (0600-2200 Uhr) und Nachtzeit (2200-0600 Uhr). Die Beurteilung einer Abendzeit (1900-2200 Uhr) ist nicht vorgesehen.

Die Grundlagen eines „überwachte Gleises", basieren auf deutschem Recht und sind daher gegenständlich nicht anwendbar. Diesebzüglich ist auf die Bestimmung des § 19 Abs 1 EisbG hinzuweisen, wo für eine internationale Fernverkehrsstrecke bzw. Hochleistungstrecke von einer regelmäßigen entsprechenden Wartung nach ähnlichen Standarts wie beim „überwachten Gleis“ auszugehen ist.

Lärmarme Bremsen sind als Fahrzeugseitige Komponente nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Es wird diesbezüglich jedoch auf die Rechtsvorschriften zur Zulassung neuer Eisenbahnfahrzeuge Nach der TSI Noise (Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU) bzw auf die Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung – SchLV, BGBl. Nr. 414/1993 verwiesen, welche langfristig zu einer Absenkung und zu einer Reduktion des fahrzeugseitigen Schienenlärms führen werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind bei der Eisenbahn durch die dadurch bedingten Fahrzeitverlängerungen und Kapazitätsverluste (weniger Trassen) betrieblich problematisch. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine prioritäre Achse des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems handelt. Bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und vom humanmedizinischen Sachverständigen vorgeschriebenen Maßnahmen ist auch ohne die geforderte Geschwindigkeitseinschränkung von keiner Gesundheitsgefähdung oder unzumutbaren Lärmbelästigung auszugehen. Das Vorschreiben einer Geschwindigkeitsbegrenzung wäre hier somit jedenfalls als überschießend anzusehen.

Fahrverbote für zugelassene Fahrzeuge widersprechen dem Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur gem § 56 EisbG.

Hinsichtlich der unrichtigen Annahme rechtlicher Vorgaben vermag das Gutachten der Schreiner Consulting GmbH die vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der Replik der Antragstellerin sowie das Umweltverträglichkeitsgutachten nicht zu wiederlegen.

Neubau einer Eisenbahnfernverkehrsstrecke:
Auch wenn der Vorhabensbetreff „viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Ab-schnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 – km 206,038 (205,700)“ lautet, wurde seitens der Behörde mehrfach klargestellt, dass bei dem gegenständlichen Vorhaben der Neubau eines Teilabschnittes einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinne § 23b Abs 1 Z 1UVP-G 2000 bzw. auch ein Neubau nach § 3 HIG vorliegt. Dies wird auch von der Antragstellerin selbst nicht anders gesehen.

Vollständigkeit der Unterlagen:
Die eingereichten Unterlagen wurden von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei sind und seitens der Sachverständigen wurde die Vollständigkeit der Unterlagen bestätigt.

Feststellung der Ist-Belastung/Nullvariante/realisiertes Vorhaben der Schienenlärmimmissionen:
Hinsichtlich der behaupteten unzulässigen Annahme der Ist-Belastung des Schienenlärms ist auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes zum Nachbarvorhaben Linz Hauptbahnhof-Westseite zu verweisen (VwGH vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035), wo dieser folgendes ausführt: „*Der Projektwerber hat daher bei der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt nach § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, auch wenn er selbst nach Maßgabe der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre. Folglich kann der belangten Behörde nicht erfolgreich mit dem Argument entgegengetreten werden, dass sie als Ist-Belastung und Nullvariante die (nach Ansicht der Revisionswerberin) zwar rechtskonform herzustellende, tatsächlich aber nicht bestehende Lärmimmissionssituation von 55dB (A) anzusetzen gehabt hätte.“*

Hinsichtlich des behaupteten fehlenden Vergleichs mit dem tatsächlichen Bestandslärm/Ist Zustand wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Seitens der Behörde erscheint die Prognose, dass sich das Zugaufkommen auch ohne Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens von derzeit 362 Züge auf 538 Züge (und nicht wie von der Einschreiterin behaupten 577 Züge) erhöht jedenfalls plausibel – ein, wenn auch qualitativ eingeschränkter Eisenbahnbetrieb ist auch bei diesen Zugzahlen im Bestand noch möglich.

Auf den Irrtum der Einschreiterin hinsichtlich der Zugzahlen des Ist-Zustandes und der Nullvariante wurde bereits hingewiesen, die lärmschutztechnische Beurteilung erfolgt allerdings nicht wie

vermutet im Vergleich der Immissionen bei der Nullvariante zu den Immissionen für das Projekt, sondern im Hinblick auf Einhaltung der Grenzwertkriterien nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV für das Projekt. Auch aus humanmedizinischer Sicht ist das Vorliegen einer Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung zu prüfen.

Aus lärmtechnischer Sicht (hinsichtlich des Schienenlärms) ist der im UVE-Projekt vorgesehene „Theoretische Ansatz" im Vergleich der Lärmauswirkungen durch das Einreichprojekt gegenüber den Lärmauswirkungen bei der Nullvariante nicht maßgeblich. Maßgeblich ist die Darstellung der Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms für die Tag- und Nachtzeit im Vergleich mit den Grenzwerten nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV.

Zur Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen wird nicht die Relation zur Nullvariante, sondern die Veränderung zur Bestandssituation ermittelt und umgesetzt. Die Ergebnisse aus der Nullvariante haben daher keine Auswirkung, weder verstärkend, noch abschwächend, auf die Dimensionierung des Planfalls der Infrastrukturbaumaßnahmen.

Der Sachverständige für Humanmedizin nimmt sowohl auf den Bestand als auch auf die Nullvariante Bezug. Die Grenzwerte der SchIV waren dabei nicht das einzige Kriterium, sondern es wurden auch Spitzenlärmpegel begrenzt (ohne Schienenbonus) und bei Kumulierung von nachteiligen Wirkungen sogar die Ablöse eines Wohnobjektes trotz der Einhaltung der SchIV empfohlen. Darüber hinaus wurden auch besonders lärmempfindliche Nutzungen öffentlicher Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten berücksichtigt. Ebenso wurden die erhöhten Geschwindigkeiten sowie die erhöhte Zugfrequenzberücksichtigt. Aufwachereignisse sind bei einer Einhaltung der Maßnahmen nicht zu erwarten.

Vorrang des Messens vor Rechnen:
Zu dem nach der Rechtsprechung der Höchstgerichte grundsätzlich gegebenen Vorrang des Messens statt des Rechnens ist nochmals auf das bereits oben zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 9. September 2015, Zl. 2013/03/0120 hinzuweisen. Dieser Rechtsprechung folgend wurden von der Antragstellerin 58 nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz relevante und repräsentative Immissionspunkte identifiziert, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt.

Ergänzend wurde seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass die Lärmkarten ausreichend durch Messpunkte kalibriert sind, wobei auch die exponiertesten Stellen messtechnisch erfasst wurden. Insbesondere durch die Messpunkte an den Siedlungsrändern 6, 7, 9, 10, 61 und 63. Für die medizinische Beurteilung waren für alle Wohnobjekte genügend Messwerte vorhanden, um die ausreichende Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen überprüfen zu können.

Zu den weiteren lärmtechnischen Einwendungen wird auf die fachliche Beurteilung im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen: Zu den tatsächlich gefahrenen und möglichen Geschwindigkeiten „*Bei den Berechnungen für die Schallemission als äquivalenter längenbezogener Schallleistungspegel wird nicht wie vermutet die höchstzulässige Zuggeschwindigkeit eingesetzt, sondern der niedrigere Wert aus Zuggeschwindigkeit und zulässiger Streckengeschwindigkeit berücksichtigt. Die vermutete Unzulässigkeit ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu bestätigen*." Zu der befürchteten erheblichen Lärmerhöhung durch erhöhte Geschwindigkeiten und Erhöhung der Zugzahl: „*Die Lärmerhöhung durch Zugzahlen, Zuglängen und Geschwindigkeiten ist im Vergleich der nach der ON-Regel ONR 305011 berechneten äquivalenten längenbezogenen Schallleistungspegel zu erkennen. Die Höhe der in der Nachbarschaft zu erwartenden Änderungen der Schienenlärmimmissionen berücksichtigt darüber hinaus die Wirkung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen.*"

Die behaupteten falschen bzw. nicht nachvollziehbare Darstellung der Höhe der Lärmschutzwände trifft, wie vom lärmschutztechnischen Sachverständigen bestätigt, nicht zu: „*Die Mangelhaftigkeit der Planunterlagen hinsichtlich der Beschreibung der Höhe der Lärmschutzwände ist aus fachlicher Sicht nicht zu erkennen. In der im Fachbeitrag Schalltechnik, EZ 04-01.01 in der Tabelle 58 angeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen stellen nur eine Übersicht dar, wo für die z.T. wechselnden Wandhöhen eindeutig deklariert nur die Maximalhöhen angeführt sind. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass die genaue Ausführung der Lärmschutzwände in der Einlage 04-01.15 und in den Ergebnis- und Maßnahmenplänen beschrieben und dargestellt ist.*"

Auch höhere Mehrfamilienhäuser wurden bei den Schallberechnungen berücksichtigt, wie vom lärmtechnischen Sachverständigen auch bestätigt wurde: "*Die in den Ergebnissen enthaltenen Rasterlärmpläne stellen flächenhaft die Lärmbelastung getrennt für Tag- und Nachtzeit im Freien in 1,5 m Höhe über dem Boden dar. Für die Referenzpunkte werden Ergebnisse sowohl für 1,5 m Höhe als auch für 5,0 m Höhe angeführt. Die tatsächliche Höhe der Immissionen an Objekten ist in Gebäude- und Fassadenplänen erkennbar, welche für die Festlegung von Objektschutzmaßnahmen dienen.*"

Aus humanmedizinischer Sicht haben „d*ie Fassadenpegel und die daraus abgeleiteten Schutzmaßnahmen die Geschoßhöhe berücksichtigt. Aus humanmedizinischer Sicht waren die für höhere Geschoße geplanten Schallschutzmaßnahmen ausreichend, sofern die Immissionsprognosen für LA,eq und Pegelspitzen messtechnisch bestätigt werden. Falls die messtechnische Überprüfung ergibt, dass die in"* den humanmedizinischen „*Auflagen festgelegten Kriterien an einem Wohn- oder Schlafzimmerfenster nicht eingehalten werden, ist dort ein entsprechender Schallschutz ergänzend anzubieten.*"

Auf die bei bzw. nach Betriebsaufnahme jedenfalls durchzuführende Messtechnische Überprüfung wird verwiesen.

Wie vom Sachverständigen ausgeführt, sind detaillierte Pegelangaben wegen ihres Umfangs nicht in der UVE enthalten. Seitens der Einschreiterin wurde diesbezüglich auch keine Vorlage verlangt bzw. keine konkreten Hinweise auf allfällige Fehler bei der Berechnung moniert.

Der Einwand, dass die Lärmauswirkungen für höhere Bauwerke nicht berücksichtigt seien, wir auch aus lärmschutzfachlicher Sicht nicht bestätigt. An Hand der Gebäudelärmkartenberechnung ist im Maßnahmenplan ersichtlich, dass auch für höhere Gebäude samt Angabe der Geschosse Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) ausgewiesen sind. Dies betrifft sowohl mögliche Überschreitungen der Beurteilungspegel nach SchIV und der Spitzenpegel ab einem Wert von 70 dB. Kontrollmessungen sind als Maßnahme in den Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

Zu den für die Einschreiterin nicht nachvollziehbaren Geschwindigkeiten ergibt sich aus den Unterlagen und dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dass die maximale Zuggeschwindigkeit für die Zuggattung E,R für den Bestand mit 140 km/h und für die Nullvariante mit 160 km/h bestimmt wurde.

Auch bei den durchschnittlichen Zuglängen werden für den Zeitraum 2025+ künftig für die gleichen Zugsgattungen längere Züge prognostiziert.

Zur Berechnung hat der lärmtechnische Sachverständige ausgeführt: „*Unter Hinweis auf die Stellungnahme zum Einwand B 5.12 wird bei den Berechnungen für die Schallemission als äquivalenter längenbezogener Schallleistungspegel der niedrigere Wert aus maximaler Zuggeschwindigkeit und zulässiger Streckengeschwindigkeit berücksichtigt. Dabei ist die maximale Zuggeschwindigkeit für die Zuggattung E,R für den Bestand mit 140 km/h und für die Nullvariante mit 160 km/h eingesetzt. Der schalltechnische Einfluss der Zuglängen je Zuggattung ist in der ONR 305011 zu erkennen.*“

Die unterschiedlichen Zonen ergeben sich dadurch, da es für Bestand und Nullvariante insgesamt 4 verschiedene Zonen der maximalen Streckengeschwindigkeit gibt, während auf der Projektstrecke nur noch drei Zonen ausgewiesen werden. Die Zonen werden im Fachbeitrag Schalltechnik, EZ 04-01.01, dargelegt.

Die Schallspitzenpegel wurden von der Antragstellerin im Hinblick darauf, dass die Grenzwerte der SchiV nur Minimalwerte darstellen erhoben bzw berechnet und in den Unterlagen entsprechend beschrieben und dargestellt und von den Sachverständigen im Gutachten bewertet. Auf die allgemeinen Ausführungen sowie die als Nebenbestimmung hiezu in den Spruch übernommenen Auflagenvorschläge der Sachverständigen wird verwiesen.

Konkret wird zur Einwendung der Stadtgemeinde Leonding seitens des lärmtechnischen Sachverständigen ausgeführt: “*Für den Schienenverkehr des Projekts werden neben dem Beurteilungspegel auch die Spitzenpegel der lautesten Zuggattung ausgewiesen. Als lauteste Zuggattungen hin-*

sichtlich Spitzenpegel sind Schnellzüge und Güterzüge bekannt. In den Tabellen 54-57 sind im Fachbeitrag Schalltechnik, EZ 04-01.01, für die Referenzpunkte die Spitzenpegel ausgewiesen. Spitzenpegel ab 80 dB werden markiert und dienen damit zur zusätzlichen Festlegung von Objektschutzmaßnahmen."

Die Bauphase ist nach übereinstimmender Aussage der Sachverständigen in den Unterlagen entsprechend dargestellt und wurde dies auch im Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigt.

Gemäß § 2 Abs 4 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV ist der um 5 dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $LA,_{eq}$ des Schienenverkehrslärms („Schienenbonus") als Maßzahl anzuwenden. Hinsichtlich der behaupteten Gesetzwidrigkeit der SchIV wird auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 2. 10. 2013, V 30/2013-16, V 31/2013-14 verwiesen, in dem Teile des § 2 Abs 1 SchIV wegen eines Verstoßes gegen Art 18 Abs 1 B-BG aufgehoben wurden, sich der VfGH aber zur Bestimmung des § 2 Abs 4 nicht geäußert hat.

Zur fehlenden Berücksichtigung des Abendzeitraums beim Schienenverkehrslärm wird auf die gemäß § 24f Abs 2 2. Satz UVP-G 2000 anzuwendende Bestimmung des § 4 SchIV hingewiesen, die zwischen Tag- und Nachtzeit unterscheidet.

Aus fachlicher Sicht wird hiezu seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt:

„*Die Prüfung von Abendpegeln war nicht erforderlich, da für die Betriebsphase immer das strengste Kriterium für die medizinische Beurteilung heran gezogen wurde, beruhend auf den Nachtpegeln. Wenn diese eingehalten werden, sind bei dem Fahrplan keine Überschreitungen im Tagzeitraum zu erwarten. Die messtechnische Überprüfung kann neben den SchIV-Kriterien die Abendstunden von 19 bis 22 Uhr gesondert ausweisen, doch sind bei dem Fahrplan und bei dem auf den Nachtzeitraum dimensionierten Lärmschutz keine Änderungen der erforderlichen Schutzmaßnahmen zu erwarten. Bezüglich „Mindeststandards der SchIV" verweise ich auf meine Stellungnahme zu B1.4*."

Die Guidelines der WHO haben nur empfehlenden Charakter (VfGH v 13.12.2007, Zl V87/06). Auch Seitens des Verwaltungsgerichtshofes wurde bestätigt, dass die Guidelines der WHO nur empfehlenden Charakter haben (VwGH v 26.04.2006, Zl 2003/04/0097)

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird aus fachlicher Sicht zu den Guidelines der WHO angemerkt:

„*Die „Night-Noise-Guidelines for Europe" der WHO (2009) habe ich in meinem Gutachten zitiert und mitberücksichtigt. Zu Ihrer begrenzten Anwendbarkeit beim gegenständlichen Projekt verweise ich auf meine Ausführungen auf Seite 229 und 230 der Verhandlungsschrift. Zur Anwendbarkeit*

des Schienenbonus auf LA,eq-Werte verweise ich auf eine aktuelle österreichische Studie (Neuberger & Lassnig 2014, Umwelt & Technik 11: 35-51) und darauf, dass bei der Prüfung des Spitzenlärmkriteriums kein Schienenbonus zur Anwendung gebracht werden darf. Bezüglich „Mindeststandards der SchIV“ verweise ich auf meine obige Stellungnahme zu B1.4.“

Seitens des Sachverständigen wurden die Empfehlungen der WHO somit berücksichtigt und wurde deren begrenzte Anwendbarkeit im gegenständlichen Vorhaben entsprechend begründet.

Vor dem Schienenlärm zu schützenden Freiflächen:
Diese wurden in der Gemeinde Leonding (und im gesamten Vorhabensbereich) nach dem entsprechenden Verbesserungsauftrag an die Antragstellerin von dieser ermittelt und beurteilt. Nach der aktuellen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes wurde erhoben welche vor Lärm zu schützenden Freiflächen gemäß § 2 Abs 5 SchIV betroffen sind.

Nach § 5 Abs 1 SchIV sind Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabzusetzen, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

Gemäß § 5 Abs 2 SchIV sind Lärmschutzmaßnahmen nur dann vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, dass in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelästigungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muss.

Die SchIV geht somit hinsichtlich des erforderlichen Lärmschutzes gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung primär vom Schutz betroffener Gebäude und hier wieder vom Schutz von Wohn- oder Schlafräumen aus (§ 5 Abs 5 SchIV).

Der Schutz der Wohnbevölkerung (primär der Wohnräume) vor Schienenlärm ist gemäß § 5 Abs 3 SchIV jedoch vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen.

§ 2 Abs 5 SchIV ist auch der Schutz von Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) zu entnehmen.

Keine zu schützenden Freiflächen im Sinne des § 5 Abs 1 SchIV sind jene Flächen, deren Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes nicht zumutbar ist.

Seitens der Antragstellerin wurden unter Beachtung der zitierten Bestimmungen die auf Seite 7 der Schalltechnische Ergänzung inkl. humanmedizinischer Beurteilung (Einlagezahl 09-01.08) angeführten Freiflächen (Öffentliche Spielplätze, Park- oder Gartenanlagen) identifiziert

Der erforderliche Freiflächenschutz der Stadt Leonding ist somit gegeben.

Die von der Stadtgemeinde Leonding geforderten zusätzlichen Messungen wurden im März 2017 beim Objekt Liebermannweg 42 und im Mai 2017 beim Objekt Sonnhubergasse 11 vorgenommen.

Gemäß § 56 Abs 1 EisbG hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen zu erfolgen. Den Zugangsberechtigten gemäß § 57 EisbG steht diesbezüglich auch die Wahl des konkreten Fahrzeuges zu. Somit kann bei Vorliegen der erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen wie der Bauartgenehmigung gem § 32 EisbG und der Betriebsbewilligung gem § 34 Abs 2 EisbG oder gemäß § 41 EisbG in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union etc erteilte Genehmigungen etc den Zugangsberechtigten aufgrund des Grundsatzes der Diskriminierungsfreiheit der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nicht verwehrt werden. Ein Verbot lärmärmerer (oder aber auch Kraftstoffbetriebener) Fahrzeuge ist somit nicht möglich.

Darüber hinaus sind die Möglichkeiten der fahrzeugbezogenen Emissionsminderung bei Verkehrsanlagen sehr beschränkt: *„Bei Verkehrsvorhaben wird mitunter die Frage aufgeworfen, ob und inwieweit diese Genehmigungskriterien überhaupt auf sie anwendbar sind, weil von ihnen (außer in der Bauphase) an sich keine Emissionen ausgehen. Allerdings sind zB die auf den Straßen fahrenden Fahrzeuge mit den in einer Produktionsanlage eingesetzten Stoffen und Produktionsweisen vergleichbar. Zu beurteilen sind daher (auch bzw insb) die von den Kfz auf der Straße verursachten Emissionen. Bspw können die von den Fahrzeugen auf der Straße verursachten Emissionen – ähnlich jener einer Produktionsanlage – nach dem Stand der Technik vermieden und vermindert werden. Zu beachten ist allerdings, dass Maßnahmen wie zB eine „Produktionsbeschränkung“ (Autobahnsperre) nicht in Betracht kommt und die nach Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung gs sehr beschränkt sind. Zu denken ist vor allem an Lärmschutzmaßnahmen, sofern diese technisch möglich sind und in einem vernünftigen Verhältnis zum Aufwand stehen (vgl auch Baumgartner in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren 233).“* (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 24 f UVP-G Rz 38 (Stand 1.7.2011, rdb.at))

Zur Gewährleistung der Betriebssicherheit und eines effizienten und zuverlässigen Bahnverkehrs bedürfen Hochleistungsstrecken einer laufenden Überwachung und Erhaltung der Gleisanlagen, die auch die regelmäßige Wartung der Gleise mit allenfalls erforderlichen Schleifzyklen beinhaltet.

Die bestehende Lärmbelastung durch den Schienenlärm wurde gemäß § 4 der SchIV dargestellt und berücksichtigt. Auch die sonstige Lärmbelastung wurde entsprechend der dafür anzuwendenden Bestimmungen und technischen Vorschriften berücksichtigt bzw. bewertet.

„Nach Abs 2 Z 1 sind Emissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter Emissionen von Schadstoffen sind vom Vorhaben ausgehende feste, flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art

zu verstehen, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer Hinsicht führen (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler § 17 Rz 34). Lärmemissionen, Abwärme oder Strahlungen und andere nicht-stoffliche Phänomene (zB elektromagnetische Felder) sind nicht unter „Emissionen von Schadstoffen" erfasst (vgl Weber/Dolp in Bergthaler/Weber/Wimmer Kap XI Rz 60; Baumgartner/Petek 169 f; Schmelz/Schwarzer § 17 Rz 103)." (Altenburger in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 17 UVP-G, Seite 750)

Das Projekt ist mit realen Möglichkeiten in Bezug zu setzen und so auf seine immissionsminimierenden Verbesserungsmöglichkeiten hin zu prüfen. Unter der Vorgabe eine wirtschaftliche und leistungsfähige Eisenbahn zu errichten wird das Immissionsminimierungsgebot nach übereinstimmender Aussage sämtlicher Fachgutachter im gegenständlichen Vorhaben beachtet.

Aus Sicht des elektrotechnischen Sachverständigen wird festgehalten, „*dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht und somit im Bauentwurf bereits feldmindernde Maßnahmen (gebündelte Verlegung der Leiter, Umsetzung des Rückstrom- und Erdungskonzeptes) bereits vorgesehen sind und damit auch technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt wird. Die Grundlage der Bewertung stellen die Referenzwerte gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 – für die Exposition der Allgemeinbevölkerung (5 kV/m und 100 µT bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 µT bei 16,7 Hz) bzw. für berufliche Exposition (10 kV/m und 500 µT bei 50 Hz bzw. 20 kV/m und 1.500 µT bei 16,7 Hz) dar. Diese Werte entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und der Empfehlung der ICNIRP.*"

„*Der Vorsorgewert der Schweizer NISV- Verordnung von 1µT ist ein 24-h-Mittelwert und im Fachbeitrag vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz berücksichtigt.*"

Auch seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird die Einhaltung der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 in allen für die Öffentlichkeit zugänglichen Bereichen bestätigt. *Auch die für die berufliche Exposition geltenden Grenzwerte werden ebenso eingehalten. Die projektgemäße Optimierung der Lage stromführender Leiter und rückstromführender Schienen mit 2 hochleitfähigen Rückleitern kompensiert also die Zunahme der Zugfrequenz ausreichend und gewährleistet, dass die nach ICNIRP und WHO zulässigen Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung und Grenzwerte für Arbeitnehmer nicht überschritten werden.*"

„*Der Vorsorgewert der Schweizer NISV-Verordnung von 1µT ist ein 24-h-Mittelwert und im Fachbeitrag vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz und in den humanmedizinischen Gutachten der UVE und der UVP berücksichtigt.*"

Es wird auch nochmals auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes zum Nachbarvorhaben Linz Hauptbahnhof – Westseite (VwGH vom 20.12.2016, Zl. Ro 2014/03/0035) verwiesen, wo abschließend folgendes festgehalten wurde: „*Die belangte Behörde hat im angefochtenen Be-*

scheid dargelegt, dass sie unter Abwägung der in der Verhandlung zu dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten erfolgten technischen und medizinischen Stellungnahmen bei Einhaltung der im Projekt festgelegten und hier vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner Gesundheitsgefährdung und einer entsprechenden Umweltvorsorge durch das gegenständliche Vorhaben ausgehe. Sie sei hier den nachvollziehbaren und schlüssigen Aussagen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik sowie des nichtamtlichen Sachverständigen für Humanmedizin gefolgt. Ausschlaggebend sei für die Behörde hierbei, dass die zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen existierenden Vorgaben der Richtlinien der WHO und ICNIRP bzw die in Österreich als Stand der Technik und Wissenschaft geltende Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 jedenfalls eingehalten bzw deutlich unterschritten würden, und der von der Revisionswerberin beauftragte Sachverständige überwiegend auf Studien über Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit 50- bis 60-Hz-Feldern zurückgreife.“

Ein entsprechender Erschütterungsschutz, durch den eine Gesundheitsgefährdung, eine unzumutbare Belästigung und Schäden an Objekten ausgeschlossen werden liegt nach Aussage der Sachverständigen vor.

Die massive Beeinträchtigung der Grundstücke der Gemeinde Leonding durch Schienenlärm und sonstige Immissionen wurde nicht weiter begründet.

Zur Frage der Flächenwidmung und weiteren Stadtentwicklung wird auf die allgemeinen Ausführung en zur Flächenwidmung zur Gemeinde Pasching oben sowie auf Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung im UVP-Gutachten (Band 2 Seite 116) verwiesen.

Die erforderlichen Höhen der Schallschutzwände wurden entsprechend den Anforderungen des Schallschutzes von der Antragstellerin festgelegt. Die konkrete Gestaltung der Lärmschutzwände stellt aber keine Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit dar und wird im Detailgenehmigungsverfahren erfolgen.

Mögliche Störfälle, deren Auswirkungen und Beherrschbarkeit wurden in der UVE entsprechend beschrieben und in Umweltverträglichkeitsgutachten behandelt. Konkrete (Detail-) Fragen des Brand- und Katastrophenschutzes bzw. insbesondere die konkrete Art und der Umfang der baulichen, technischen und eisenbahnbetrieblichen Sicherheitsmaßnahmen (inklusive Belange der Zugänglichkeit, Bedienbarkelt und Erreichbarkeit im Zusammenhang mit Rettungsvorkehrungen, Brandbekämpfung sowie von technischen Einsätzen, insbesondere bei Austritt von umweltgefährdenden Stoffen), die nach dem Stand der Technik notwendig sind, werden im Detailgenehmigungsverfahren unter Mitanwendung der Bestimmungen des EisbG zu behandeln sein.

Zur geforderten Tieferlegung und Einhausung der Trasse:

Gemäß § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 sind im Zuge der UVP die nur die „Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen“ und sind demnach nur die vom Projektwerber in Erwägung gezogenen und somit vom Projektwerber geprüften Alternativen zu prüfen.

Eine Variante mit Tieferlegung und Einhausung der Trasse wurde von der Antragstellerin im Zuge der Alternativenprüfung nicht geprüft.

Das von der Antragstellerin vorgelegte gegenständliche Vorhaben ist unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen. Zu einem entsprechend hohes Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit wurde durch die bereits im Projekt enthaltenen Maßnahmen sowie die in in Spruch übernommenen Auflagen, Bedingungen, Ausgleichsmaßnahmen und sonstige Vorschreibungen im Sinne des § 24f Abs 3 UVP-G 2000 beigetragen. Für die Vorschreibung einer Projektmodifikation haben sich daher keine Anhaltspunkte ergeben.

Mit einer Auflage kann auch keine andere Trassenführung oder eine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung vorgeschrieben werden. (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 17 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at)).

Die im Bereich Leonding untersuchten Varianten ergaben, dass eine Tieferlegung der Strecke mit Einhausung technisch machbar wäre – dies wäre teilweise aber extrem komplex (zB aus Sicht des Fachbereichs EMF). Auch wenn hier der Einschreiterin gefolgt werden kann, dass es sich bei einer (reinen) Tieferlegung um keine andere Trasse handelt so ist doch wegen der gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedenen technischen Ausführung - neben der erwähnten Komplexität im Fachbereich Elektrotechnik bzw. EMF wäre hier die völlig unterschiedliche bautechnische Gestaltung und insbesondere erforderliche umfangreiche zusätzliche Maßnahmen ua zur Tunnelsicherheit anzuführen – ist von keiner Projektidentität auszugehen.

Weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G lässt sich eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Trassenentscheidung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der „Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn“ geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer UVP Bedacht zu nehmen ist (§ 3 Abs 1 HIG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde (VfGH 13. 12. 2007, V 87/06). (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 23 b UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at))

Zuletzt ist wie bei allen Nebenbestimmungen auch bei der Vorschreibung von Projektmodifikationen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. In diesem Sinne wäre die Vorschreibeng der Tieferlegung der Trasse, - bei vorliegender Umweltverträglichkeit des beantragten Vorhabens,

es ist ja von keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung auszugehen - im Hinblick auf die Erfordernisse einer wirtschaftlichen Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs 1 HIG jedenfalls überschießend. Auch der gesonderte Antrag der Einschreiterin auf Lärmschutz durch Tieferlegung und Einhausung der Trasse war demgemäß abzuweisen.

„*Vor dem Hintergrund des aus der Verordnungsermächtigung (vgl § 19 Abs 4 EisenbahnG 1957) abzuleitenden Zieles und Inhaltes der SchIV lässt sich aus § 5 SchIV jedenfalls keine Verpflichtung für den Projektwerber ableiten, bei einem vergleichbaren wirtschaftlichen Aufwand eines Projekts die lärmimmissionsärmste Trassenvariante auszuwählen. Die Regelung betrifft allein die Art und Weise der Gestaltung baulicher Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnstrecken, nicht die (davor liegende) Frage nach dem Verlauf der Eisenbahnstrecke*."(VfGH v 13.12.2007, Zl V87/06)

Eine vom Sachverständigen für Raumplanung durchgeführte Überprüfung der Aussagen im Umwetverträglickeitsgutachten mit den Inhalten der neuen Verordnung erbringt, dass die im UVP Gutachten getroffenen Aussagen in keinem Widerspruch zu den Anforderungen im novellierten OÖ. Landesraumordnungsprogramm 1998; LGBl. 72/1998) stehen. Die gutachterlich getroffenen Aussagen sind also auch in Hinblick auf den neuen Verordnungstext gültig.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass das gegenständliche Vorhaben umweltverträglich ist.

Die Einschreiterin verkennt offensichtlich, dass Gegenstand des grundsätzlichen Genehmigungsverfahrens die Prüfung der grundsätzlichen Zulässigkeit hinsichtlich der Umweltverträglichkeit sowie die Genehmigung der beantragten Trasse ist. Die Mitanwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des EisbG erfolgt erst im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren. Wie im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren gem § 31d EisbG steht den betroffenen Gebietskörperschaften dann diesbezüglich auch im Trassengenehmigungsverfahren gem § 4 HIG ein förmliches Anhörungsrecht jedoch keine Parteistellung zu (Netzer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 4 HIG, Seite 348).

Die Immissionsbelastung während der Bauphase wurde in einem für die grundsätzliche Zulässigkeit erforderlichem Ausmaß von der Behörde geprüft und für umweltverträglich befunden.

Zu den seitens der Stadtgemeinde Leonding geforderten zusätzlich in den Bescheid aufzunehmenden Auflagen und Bedingungen

Die von der Stadtgemeinde Leonding vorgeschlagenen Auflagen 1,2 und 5 wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen, da sie zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit gemäß §24f Abs 3 UVP-G 2000 beitragen.

Auflage 2 wurde insoweit abgeändert, als nicht auf die gegenständliche Grundsatzgenehmigung sondern die künftige Detailgenehmigung abgestellt wird. Das Befahren öffentlicher Straßen und Wege mit für den Verkehr zugelassenen Fahrzeugen bedarf grundsätzlich keines Einvernehmens des Straßenerhalters. Ein gesetzlich nicht vorgesehenes Einvernehmen der Gemeinde wäre somit überschießend.

Auflage 3 wurde nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen, da seitens der Gemeinde Leonding keine konkreten Maßnahmen vorgeschlagen wurden und das Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs 1 Z 2 aus Sicht der Sachverständigen entsprechend beachtet wurde. Allfällige Maßnahmen können sich noch im Zuge der Detailplanung bzw. des Detailgenehmigungsverfahrens ergeben.

Auflage 5 wurde insofern abgeändert, als auf in Österreich zur Verfügung stehende strombetriebene Baumaschinen abgestellt wurde. Desfalls ist jedenfalls von der Angemessenheit der Maßnahme auszugehen.

Lichtimmissionen werden aus Sicht des Sachverständigen entsprechend begrenzt. Allfällig weitere Maßnahmen können im Zuge der Detailplanung erhoben bzw. im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens behandelt werden.

Zur behaupteten fehlenden Berücksichtigung der besonderen Situation der Stadtgemeinde Leonding wird insbesondere auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen im ergänzenden UVP-Gutachten verwiesen:

„*Siedlungsdichte und Topographie von Leonding wurden ebenso berücksichtigt wie die zu erwartenden Züge bzw. Güterzüge des Nachts und die Zunahme der Geschwindigkeiten. Die humanmedizinische Begutachtung der prognostizierten Schallimmissionen beruhte auch nicht nur auf den Kriterien der SchIV, sondern es wurden z.B. auch Spitzenpegel geprüft und mit Kriterien verglichen, die aus einer umfangreichen Studie (Neuberger & Lassnig 2014, Umwelt & Technik 11: 35-51) abgeleitet sind und die sich schon bei der Beurteilung ähnlicher Projekte bewährt haben. Beweissicherungen und erforderlichenfalls Nachbesserungen des Schallschutzes sind in diesem Zusammenhang als zwingende Auflagen festgelegt, insbesondere bei höhergeschossigen Bauten im Nahbereich der Schienentrasse. Außerdem wurden auch Kombinationswirkungen mit Erschütterungen berücksichtigt und als zwingende Auflage die Ablöse eines Wohnhauses in Leonding empfohlen, bei dem in der Betriebsphase kein ausreichender Schutz aus medizinischer Sicht zu erzielen war. Weiters wurde die Ablöse eines weiteren Wohnhauses in Leonding empfohlen, bei dem zwar auch die Kriterien der SchIV eingehalten waren, aber nur durch passiven Schallschutz, wobei der Vorgarten ungeschützt geblieben wäre und die Maßnahmen zwar zu einer Verbesserung des Erschütterungsschutzes geführt hätten, aber aus medizinischer Sicht in nicht ausreichendem Ausmaß. Es wurden also in Leonding auch bei Einhaltung der Grenzwerte der SchIV Maßnahmen (von Nachbesserungen des Schutzes bis zur Wohnhausablöse) vorgeschrieben. In Zusammen-*

hang mit dem zitierten Erkenntnis des VwGH verweise ich auch auf meine Gutachtenergänzung vom März 2017, in der ich die Frage beantwortete, ob für Objekte mit einem erhöhten Schutzbedürfnis (Kindergärten, Schulen, Kinderspielplätze, Krankenhäuser oder Altersheime) sowie Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) die vorgesehenen Schutzvorkehrungen gegen den Schienenlärm ausreichend sind.“

B 6 Stadtgemeinde Marchtrenk vom 3. April 2015 und Stellungnahme im Zuge der mündlichen Verhandlung (VHS S 20)
Der Stadtgemeinde Marchtrenk kommt in diesem Verfahren gemäß § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 3 UVP-G Parteistellung zu. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HIG zu.

Hinsichtlich der von der Behörde zu treffenden Abwägungsentscheidungen ist darauf Hinzuweisen, dass die Stadtgemeinde Marchtrenk grundsätzlich den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und somit auch den 4-gleisigen Ausbau der Westbahnstrecke begrüßt. Gegen die Verlegung des Perwender Baches hat die Stadtgemeinde Marchtrenk keine Einwendungen. Gegen die Neuerrichtung des Unterwerkes Marchtrenk bestehen ebenfalls keine Einwendungen. Gagen die Auflassung des alten Rübenverladeplatzes erhebt die Gemeinde Marchtrenk ebenfalls keine Einwendungen, soferne die Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes mit entsprechenden Maßnahmen erfolgt.

Zur Errichtung des Rübenverladeplatzes allgemein wird auf die allgemeinen Ausführungen hiezu oben verwiesen.

Auch hinsichtlich des neu projektgemäß neu zu errichtenden Rübenverladeplatzes wurde eine umfangreiche Standortvariantenuntersuchung zur Neuorganisation der Rübenverladung wurde durchgeführt, das Ergebnis waren zwölf mögliche alternative Standorte.

Seitens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb, wird bei projektgemäßer Realisierung des Rübenverladeplatzes die Verlademöglichkeit auf die Bahn aufrechterhalten, eine möglichst schnelle Quell-Ziel-Verbindung der Waggonfrachten auf der Schiene hergestellt; Seitens des Sachverständigen für Raumplanung erfolgt die Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes an einem plausiblen Standort, da die Rahmengegebenheiten (generelle Verfügbarkeit der Flächen, Erreichbarkeit und Erschließung, keine unmittelbare Nachbarschaft, neutrale Standortgegebenheiten / Neigung, Naturraum) im Vergleich zu den bisher genutzten Flächen im Bahnhof Hörsching und Bahnhof Marchtrenk erheblich besser sind.

Gemäß § 3 Abs 1 HIG hat die Sicherstellung des Trassenverlaufes (im ggstdl. Fall des Standortes) nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn zu erfolgen. Eine künftig wirtschaftliche und auch leistungsfähigere Abwicklung des Rübentransportes durch die Bahn erfolgt somit im Sinne der obzitierten Bestimmung und können der Antragstellerin wirtschaft-

liche (auch betriebswirtschaftliche) Überlegungen, die auch im öffentlichen Interesse liegen nicht vorgeworfen werden.

Die von der Einschreiterin aufgezeigte Verkehrszunahme ua im Gemeindegebiet von Marchtrenk ist nach den Einreichunterlagen und dem UVP-Gutachten evident, während der ca 4 Monate andauernden Rübenkampagne werden die bestehenden Transportwege des Rübenverkehrs mit Traktorgespannen teilweise verändert und teilweise über neue Transportrouten abgewickelt, wobei es zu keiner Gesamtzunahme des Rübenverkehrs kommt. Im direkten Zulaufbereich zum Rübenverladeplatz wird wie bisher das hochrangige Straßennetz genutzt. Nach Aussage des Verkehrstechnischen Sachverständigen sind diese durch die Verlagerungseffekte entstehenden Zusatzverkehre mit Rübentransporten jedoch durchwegs durch die bereits bestehenden Verkehrsbelastungen (DTV, LKW Anteile, bestehender Rübenverkehr) im hochrangigen Straßennetz von nicht erheblicher Bedeutung.

Ein geeigneter Anschluss des Rübenlagerplatzes an das hochrangige Straßennetz, welcher von der Antragstellerin zu errichten ist, ist jedenfalls gegeben. Die von der Stadtgemeinde Marchtrenk aufgezeigte Problematik der Verkehrszunahme teilweise auch im niederrangigen Straßennetzwurde für eine Grundsatzgenehmigung in der UVE und im Umweltverträglichkeitsgutachten (ua auch aus lärmschutztechnischer Sicht) in der erforderlichen Tiefe behandelt. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes wird auf das Detailgenehmigungsverfahren sowie das teilkonzentrierte Verfahren bei der Landesregierung verwiesen. Anzumerken ist auch, dass die Antragstellerin nicht Eigentümerin des angrenzenden Straßennetzes und diesbezüglich nicht antragslegitimiert ist.

Das durch die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens mit erhöhten (Rüben-)verkehr mit Lärm und Staubentwicklung zu rechnen ist stimmt in dieser Form nicht, da auch bestehende Transportwege dadurch vom Rübenverkehr entlastet werden. Den Unterlagen und dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist jedenfalls keine gesundheitsgefährdende oder unzumutbare Belästigung durch den Rübenverkehr zu entnehmen.

Die konkrete Ausgestaltung der Anbindung des Rübenverladeplatzes (Abbiegespur oder Kreisverkehr) betrifft weder die Anwendung einer Umweltschutzvorschrift noch die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens und wird in den nachfolgenden Detailgenehmigungs- bzw. im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 bei der Oberösterreichischen Landesregierung zu behandeln sein. Insbesondere wird die Festlegung der Gestaltung der Kreuzung dem Land Oberösterreich als Eigentümer und Erhalter der Straße obliegen. Durch die Verlegung des Rübenverladeplatzes wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, dass jedenfalls mehr Anwohner nachhaltig entlastet als belastet werden und die verbleibenden Belastungen in Oftering zu keinen unzumutbaren Belästigungen führen, wenn die Auflagen eingehalten werden.

Seitens der Behörde können keine Alternativen für den Rübenverladeplatz geprüft werden, es ist das beantragte Vorhaben zu Prüfen. Die beantragte Prüfung, ob 2 kleinere Rübenlagerplätze (Gemeindegebiet Hörsching und Gemeindegebiet Marchtrenk) den Erfordernissen der Umweltverträglichkeit des Projektes ebenfalls genügen würden kann sich daher nur an die Antragstellerin richten.

Die Behörde ist im gegenständlichen Verfahren jedenfalls zum Schluss gekommen, dass die von der Antragstellerin eingereichte Lösung umweltverträglich ist und das Vorhaben somit genehmigt werden konnte. Von der Behörde ist das beantragte umweltverträgliche Vorhaben zu genehmigen. Es ist jedoch nicht die umweltverträglichste Lösung zu genehmigen.

Der Rübenverladplatz ist Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens. Die Antragstellerin hat glaubhaft und nachvollziehbar begründet dargelegt, dass der Rübenverladeplatz als Ersatz für den projektsgemäß durch die Antragstellerin aufzulassenden Verladeplatz Hörsching und den ebenfalls zur Auflassung vorgesehenen Verladeplatz Marchtrenk vorgesehen ist. Dies wird auch von den Sachverständigen bestätigt. Die Gleisanlagen des Rübenverladeplatzes stellen unzweifelhaft Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG dar. Die Beladung gehört jedenfalls auch zum Eisenbahnverkehr. Somit stellen auch Flächen die den Beladevevorgang dienen jedenfalls Eisenbahnanlagen dar. (VwGH 13.04.1993, Zl 92/05/0279).

Das gegenständliche Vorhaben ist insoweit konkretisiert, als das es die Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit gemäß § 24f Abs 9 UVP-G 2000 zulässt.

Der Ausbau von Kreisverkehren, Ausbaumaßnahmen an öffentlichen Straßen etc. liegt nicht in der Sphäre der Antragstellerin, diese Maßnahmen hat die Antragstellerin mit dem jeweiligen Straßenerhalter abzustimmen.

Allfällige Kostenfragen sind nicht Gegenstand der UVP und waren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Entsprechende Bauaublaufpläne werden im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens vorzulegen sein bzw werden diese rechtzeitig vor Baubeginn, soweit erforderlich, mit den Standortgemeinden abzustimmen sein.

Der nunmehr als Maßnahme Nr 33 als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommene Auflagenvorschlag wurde schon vom geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen als Verbot formuliert. Mit der Aufnahme der Maßnahme Nr 33a wurde auch der Forderung der Gemeinde möglichst biologisch abbaubare, aber nicht wasserlösliche Schmiermittel und Öle zu verwenden entsprochen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass es „*im Bereich der Privatvolksschule in Oberneufahrn 6 es durch das Projekt zu keiner Verschlechterung der Lärmbelastung kommen wird und auch die Spitzenpegel erfordern keinen zusätzlichen Objektschutz.*“

B7 Gemeinde Holzhausen vom 2. April 2015
Der Gemeinde Holzhausen kommt als an eine Standortgemeinde unmittelbar angrenzende österreichischen Gemeinde soferne sie von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein könne kommt in diesem Verfahren Parteistellung gemäß § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 3 UVP-G zu.

Ein geeigneter Anschluss des Rübenlagerplatzes an das hochrangige Straßennetz, welcher von der Antragstellerin zu errichten ist, ist jedenfalls gegeben. Die von der Gemeinde Holzhausen aufgezeigte Problematik der Verkehrszunahme teilweise auch im niederrangen Straßennetz wurde für eine Grundsatzgenehmigung in der UVE und im Umweltverträglichkeitsgutachten in der erforderlichen Tiefe behandelt. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes wird auf das Detailgenehmigungsverfahren sowie das teilkonzentrierte Verfahren bei der Landesregierung verwiesen.

B8 Marktgemeinde Hörsching vom 3. April 2015 und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Der Marktgemeinde Hörsching kommt in diesem Verfahren gemäß § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 3 UVP-G 2000 Parteistellung zu. Weiters kommt ihr ein Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 3 HlG zu.

Die eingereichten Unterlagen wurden von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängel-frei sind und seitens der Sachverständigen wurde die Vollständigkeit der Unterlagen bestätigt.

Zur behaupteten Nicht-Berücksichtigung der Flächenwidmung wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen, wonach der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Eisenbahn-Hochleistungsstreckenbauvorhaben weder an Örtliche Entwicklungskonzepte noch an Flächenwidmungspläne gebunden ist. Fragen der Raumordnung der Länder und Gemeinden stellen somit grundsätzlich keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP- und Trassengenehmigungsverfahren dar. Bei der Entscheidung sind aber das verfassungsrechtlichen Berücksichtigungsgebot sowie Raumordnungsvorschriften welche auch "Umweltschutzvorschriften" sind zu beachten.

Zu den raumordnungsspezifischen Fachfragen wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, aus denen sich ergibt, dass die von der Marktgemeinde Hörsching angesprochenen Änderungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes und des Flächenwidmungsplanes dem gegenständlichen Hochleistungsstreckenbauvorhaben nicht entgegen stehen.

Zum Siedlungsbereich Hörsching Zentrum Bereich Adolf-Jarosch-Straße und zum Objekt Baumgartner, Bahnhofstraße 2 wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen folgendes ausgeführt: *„Die für den Siedlungsbereich Adolf-Jarosch-Straße erwartete Pegelzunahme von 48 auf 52 dB ist aus humanmedizinischer Sicht weder gesundheitsgefährdend noch unzumutbar belästigend. Eine messtechnische Beweissicherung ist vorgesehen, wobei auch nächtliche Schallpegelspitzen überprüft werden, um erforderlichenfalls den objektseitigen Schallschutz nachzubessern. Das Wohnobjekt an der Kreuzung Bahnhofstraße/Flughafenstraße "Nord" wird durch das Projekt eine Lärmreduzierung erfahren, die für den Bahnlärmanteil aus humanmedizinischer Sicht ausreichend ist. Eine Sanierung der Bestandssituation kann hier nicht der Bahn angelastet werden.“* Somit liegt keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung vor.

Zu den Landwirtschaftliche Objekte Familien Roitner, Sallmann und Mandorfer an der Aistentaler- und Lindenlacherstraße sowie Kirchmayr und Mayr an der Reisingerstraße wird seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen folgendes ausgeführt: „*Ob die im ersten Obergeschoß von Lindenlacher Straße 2 situierten 5 Mietwohnungen an der südwestlichen Fassade noch einen zusätzlichen objektseitigen Schallschutz brauchen werden, wird die Beweissicherung nach Inbetriebnahme zeigen, bei der auch Spitzenpegel kontrolliert werden. Nach den vorliegenden Prognosen ist die geplante LSW ausreichend, um das gesamte Wohnobjekt vor gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen zu schützen, doch sind erforderlichenfalls noch Nachbesserungen möglich*.“ Und weiters „*An keiner der genannten Wohnfassaden* (Nachbarn Roitner, Sallmann, Kirchmayr, Mayr) *wird eine Immissionszunahme von mehr als 10 dB oder ein gesundheitsgefährdender Schallpegel prognostiziert. Eine Ablöse der genannten Objekte ist aus lärmhygienischer Sicht nicht erforderlich*“.

Auch hinsichtlich des Schienenlärms ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen, dass es zu keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung kommt. Auch wird die Lärmbelastung durch den künftigen Schienenlärm keine Auswirkungen hinsichtlich der Entwicklung der Gemeinde Hörsching haben.

Die Lärmschutzwände sind aus lärmtechnischer Sicht erforderlich und für die Erteilung der grundsätzlichen Genehmigung ausreichend dargestellt, deren konkrete Ausgestaltung wird im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren erfolgen.

Ein ausreichender Lärmschutz aus lärmtechnischer und humanmedizinischer Sicht während und nach Vorhabensrealisierung ist gegeben. Es kommt durch das Vorhaben zu keiner Gesundheitsgefährdung und unzumutbaren Belästigung der Nachbarn.

Fragen der Kostentragung für die Erhaltung von Verkehrswegen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und waren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Die Frage der Aufrechterhaltung bzw Wiederherstellung von Wegeverbindungen wird im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren bzw. teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung erfolgen, wobei hinsichtlich des Detailgenehmigungsverfahrens auf § 20 EisbG zu verweisen ist. Zu Fragen der Grundeinlöse und Entschädigung siehe oben, beide Themenbereiche sind weder Gegenstand der grundsätzlichen Genehmigung noch der Detailgenehmigung.

Die Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes im Einzelnen soweit dies in der Einflussbereich der Antragstellerin liegt, wird im Zuge des nach folgenden Detailgenehmigungsverfahren bzw teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung erfolgen.

Die erforderliche Verlegung von Einbauten ist im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln, da die Erteilung der Trassengenehmigung noch keine Einbautenverlegung bedingt. Auf Vorschreibungspunkt 101 wird hingewiesen.

Die Hochwasserlage Breitbrunnerbach wurde bei der Planung mit und ohne dem geplanten Hochwasserschutzprojekt Breitbrunn berücksichtigt und somit grundsätzlich in beiden Fällen als zur Ausführung geeignet befunden. Somit konnte im Verfahren die grundsätzliche Zulässigkeit festgestellt werden.

Hinsichtlich einer allfällig erforderlichen Ablöse des Unternehmens Energie AG Oberösterreich Umweltservice GmbH wird auf die allgemeinen Ausführungen hinsichtlich Grundeilöse verwiesen und nochmals darauf hingewiesen, dass die verfahrensgegenständliche grundsätzliche Genehmigung die Antragstellerin noch nicht zum Bau berechtigt sondern hiermit der Trassenverlaufes mit der Wirkung, dass im Trassenstreifen 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 sichergestellt werden soll. Die Genehmigung erfolgte somit auch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte. Des weiteren wurde seitens der Marktgemeinde Hörsching der Behörde keine Vollmacht hinsichtlich einer allfääligen Vertretung der Energie AG Oberösterreich Umweltservice GmbH vorgelegt.

Hinsichtlich des im Zuge der Verhandlung erfolgten ergänzenden Vorbringens wird aus fachlicher Sicht auf die im Zuge der Verhandlung protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Eine entsprechende fachliche Auseinandersetzung mit sonstigen Lärmquellen (Straßenlärm, Fluglärm) durch den humanmedizinischen Sachverständigen ist erfolgt.

B9 Magistrat der Landeshauptstadt Linz, Anlagen und Bauamt vom 01.04.2017.
Zur Landeshauptstadt Linz ist anzumerken, dass dieser grundsätzlich Parteistellung gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 zukommt. Als Gemeinde, die an eine Standortgemeinde unmittelbar angren-

zen, hat sie aber nicht schlechthin Parteistellung, sondern nur dann, wenn sie von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein könnte. Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler § 19 Rz 66 und Eberhartinger-Tafill/Merl 95 folgend bedarf es schwerwiegender, vom Vorhaben ausgehender möglicher Einwirkungen auf die Interessen der Gemeinde bzw des von ihr vertretenen Gemeindevolkes iSd Art 116 Abs 2, 118 Abs 2 und 3 B-VG. Bloß geringe Einwirkungen sind aus Gründen der Verfahrensökonomie zu tolerieren.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Pyhrnbahn vom viergleisigen Ausbau Linz – Marchtrenk baulich nicht betroffen ist. Grundsätzlich wird die volle Kapazität der Westbahnstrecke während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben und werden keine Züge über die Pyhrnstrecke baubedingt umgeleitet. Für die Pyhrnbahn bestehen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und wird es auch keine vorhabensbedingten Auswirkungen hinsichtlich der Erschütterungsproblematik geben.

Die Belastung der Stadt Linz bzw ihrer Bürger wurde bereits im derzeit wieder nach Aufhebung durch den VwGH anhängigen fortgesetzten Nachbarverfahren „HL-Strecke Wien-Salzburg Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn km 188,643 – km 190,846“ vorgebracht und behandelt. Seitens des Sachverständigenwurde wurde dort festgehalten, dass im angesprochenen Bereich bereits jetzt ein entsprechender Lärmschutz gegeben ist, wobei die Grenzwerte auch durch die Realisierung und den Betrieb des Projektes Umbau Linz Hbf. Westseite nicht überschritten werden. Ebenso sind keine Änderungen hinsichtlich des nun gegenständlichen Vorhabens Linz-Marchtrenk zu erwarten.

Schwerwiegende, vom Vorhaben ausgehende mögliche Einwirkungen sind somit aufgrund der Tatsache, dass das Betriebsprogramm und somit die Zugzahlen beider Vorhaben abgestimmt sind und die Antragstellerin auf den vorgebrachten, nicht verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitten bei der Betriebsführung die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, insbesondere die Pflichten des § 19 Abs 2 EisbG (normiert die Pflicht Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen) einzuhalten hat.

C1 Kammer für Arbeiter und Angestellte für Oberösterreich vom 24.02.2015
Der Kammer für Arbeiter und Angestellte kommt im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren keine Parteistellung jedoch das förmliche Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 1 HIG zu. (siehe auch Netzer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 4 HIG, Seite 348)

Die positive und das Vorhaben begrüßende Stellungnahme ist in die Erwägungen zur Trassengenehmigung eingeflossen.

C2/C3 Amt der OÖ. Landesregierung; Direktion Straßenbau und Verkehr vom 03.04.2015
Dem Land Oberösterreich kommt in dieser Funktion im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren keine Parteistellung jedoch das förmliche Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 1 HIG zu. (siehe auch Netzer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 4 HIG, Seite 348)

Die Antragstellerin wird sich in den nachfolgenden Verfahren (Detailgenehmigungsverfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei der Landesregierung) soferne dies Bestandteil des Vorhabens ist mit den angesprochenen Änderungen der Verkehrswege zu befassen haben. Auf die Bestimmung des § 20 EisbG hinsichtlich der Wiederherstellung unterbrochener Verkehrswege wird verwiesen.

Sonstige Einwendungen hinsichtlich Errichtung und Kostentragungen sind nicht Gegenstand des UVP- und Trassengenehmigungsverfahrens.

C4/C5 Landwirtschaftskammer Oberösterreich vom 01.04.2015, vom 18.12.2015 sowie in der mündlichen Verhandlung (VHS S 33 f)
Der Landwirtschaftskammer kommt im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren keine Parteistellung jedoch das förmliche Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 1 HIG zu, auf welches sie sich aus ausdrücklich beruft. (siehe auch Netzer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 4 HIG, Seite 348).

Zur Variantenuntersuchung und der Trassenverschwenkung der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

Den Forderungen zu Maßnahmen für Bodenschutz in der Bauphase und Bodenrekultivierung (Nr. 67. Und 68.) ist bereits in den Projektunterlagen enthalten bzw. wurden die bezughabenden Auflagen des Sachverständigen als Nebenbestimmungen in den Spruch dieses Bescheides aufgenommen.

Zur den Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung wird auf die dort protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D1 Austrian Power Grid Aktiengesellschaft vom 24.02.2015
Es ist nicht auszuschließen dass durch den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens die Austrian Power Grid AG in deren dingliche Rechte gefährdet werden könnte und kommt dieser somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu.

Seitens der Austrian Power Grid AG (in Folge: APG) besteht kein Einwand gegen das Bauvorhaben, wenn die in der Stellungnahme angeführten Forderungen vom Bauwerber erfüllt werden. Diese Forderungen richten sich überwiegend an den Bauwerber und betreffen keine Fragen der

grundsätzlichen Zulässigkeit und der Umweltverträglichkeit und sind somit nicht Gegenstand des grundsätzlichen Genehmigungsverfahrens. Diese werden im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren unter Mitanwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen des EisbG zu erfolgen haben. Auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen im Gutachten wird verwiesen.

D2: Sabine Lindinger vom 26.02.2015
Die Einschreiterin ist offensichtlich Eigentümerin an vom Vorhaben benötigten Flächen und somit Partei gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000.

Allfällige Fragen der Grundeinlöse sind nicht Gegenstand der grundsätzlichen Genehmigung. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zur Grundeinlöse oben sowie auf das nachfolgende Detailgenehmigungsverfahren verwiesen.

D3 Mag. Barbara und Bernhard Thallinger; Monika und Franz Meier vertreten durch: List Rechtsanwalts GmbH vom 10.03.2017, ergänzende Stellungnahme vom 13.05.2015 (D86-Gutachtensübermittlung) und ergänzende Stellungnahme von Bernhard Thallinger im Zuge der mündlichen Verhandlung

Die Einschreiter sind aufgrund der Lage des Wohnobjekts und deren Betroffenheit hinsichtlich Grundbeanspruchung und der Nachbarschaft der betroffenen landwirtschaftlich genutzten Grundstücke unzweifelhaft Parteien gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000.

Zu unzumutbaren Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen durch Lärm, Staub, Gerüche und Erschütterungen im Wohnbereich wird es nach übereinstimmender Aussage der Sachverständigen weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase kommen.

Zur Alternativenprüfung allgemein und zur Auswahl des Rübenverladeplatzes im Besonderen siehe die allgemeinen Ausführungen oben.

Seitens des Sachverständigen für Bodenm und Agrarwesen wird bestätigt, dass eine weitere wirtschaftliche Führung des landwirtschaftlichen Betriebes der Einschreiter auch bei Errichtung und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens trotz der erforderlichen Grundbeanspruchung und der nur in der Bauphase auftretende Staubbelastung jedenfalls möglich ist.

Gemäß § 3 Abs 1HIG hat die Auswahl der Trasse (auch und somit des Standortes des Rübenverladeplatzes) nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn zu erfolgen. Der im Trassengenehmigungsstreifen festzulegende Geländestreifen umfasst nicht nur die notwendigen Eisenbahnanlagen sondern auch Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen. „*Nebenanlagen sind nicht Eisenbahnanlagen iSd § 10, aber aus anderen Gründen projektbedingt erforderlich, wie zB Verkehrswege oder Wasserläufe, die gem § 20 umgelegt werden müssen, oder Baustelleneinrichtungsflächen etc. Unter Begleitmaßnahmen fallen zB Ausgleichsflächen, die zur*

Einhaltung umweltrechtlicher Vorgaben angelegt werden." (Netzer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 3 HlG, Seite 347)

Die erforderlichen Gleisanlagen, Flächen sowie die für den Be- und Entladevorgang erforderlichen Flächen stellen unzweifelhaft Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG dar. Auch „*Grundstücke als solche, ohne Verbauung und ohne ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen können auch als Eisenbahnanlagen dem Eisenbahnzweck dienen, etwa dem Umschlag iSd Ver- oder Entladung von Gütern*." (Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz3 (2015) Seite 334). in Die angesprochenen Lagerflächen stellen zumindest Nebenanlagen im Sinne des § 3 Abs 1 HlG dar, wobei die für den Rübentransport unumgängliche nur kurzfristige Lagerung im Zuge der Rübenkampagne nur einen Teil des Ladevorgangs darstellt. Die konkrete Ausgestaltung des Rübenverladeplatzes erst im Zuge des nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens nach den Vorgaben des gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahrens erfolgen wird.

Durch den vorhabensbedingten Entfall der bestehenden Rübenverladeplätze ist die Errichtung einens neuen Verladeplatzes jedenfalls erforderlich. Wie oben ausgeführt stellt der Rübenverladeplatz eine Eisenbahnanlage dar. Abgesehen von der Erforderlichkeit einen Ersatz für die zwei vorhabensbedimngt aufzulassenden Verladeplätze zu schaffen ergibt sich die Notwendigkeit auch daraus, dass der Errichtung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern für den Güterverkehr (Güterbahnhöfe, Terminals, Verladestellen) für einen ordentlichen Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 19 EisbG erforderlich ist.

Ein Eingriff in das Eigentum der Einschreiter als Rechtsfolge erfolgt mit der gegenständlichen grundsätzlichen Genehmigung nur dadurch, dass gemäß § 5 Abs 1 HlG 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 dürfen. Aus dieser Eigentumsbeschränkung kann ein Entschädigungsanspruch nicht abgeleitet werden. Diese Eigentumsbeschränkung ist auch eine bedingte, da 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, hievon nicht berührt werden und Ausnahmen durch den Bundesminister für verehr, Innovation und Technologie zulässig sind. Ein rechtswidriger Eingriff in das Eigentum der Einschreiter liegt somit nicht vor.

Quantitative als auch qualitative Auswirkungen auf die Brunnen der Einschreiter können sowohl während der Bauphase als auch bei Betrieb des Rübenverladeplatzes ausgeschlossen werden wobei die Grundwassernutzung P152 ist im quantitativen und qualitativen Beweissicherungs- und Monitoringprogramm enthalten ist. Projektgemäß sind auch keine negativen qualitativen oder quantitativen Auswirkungen durch die Versickerung der Oberflächenwässer in den Versickerungsbecken gegeben.

Durch die Lage der Versickerungsanlage grundwasserstromabwärts der Grundwassernutzungen der Einschreiter (P151 bzw. P152) ist eine qualitative Beeinträchtigung der Grundwassernutzungen ausgeschlossen. Eine allfällig erforderliche Mitanwendung der einschlägigen Bestimmungen des Wasserrechts erfolgt im Detailgenehmigungsverfahren.

Vom lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass es „*trotz Verkehrserhöhung durch die Wirkung der Lärmschutzwand eine deutliche Reduzierung gegenüber der Bestandsituation eintreten wird. Für die Benützung des Rübenverladeplatzes ist für das Wohnobjekt mit keiner Änderung des bestehenden Straßenverkehrslärms in der Höhe von 46,4 dB zu rechnen. Für die Verlade- und Manipulationstätigkeiten am Rübenplatz selbst werden in der schalltechnischen Untersuchung ein Beurteilungspegel bei Tagzeit von 43 dB und Spitzenpegel bis 64 dB ausgewiesen. Diese Pegelwerte liegen deutlich innerhalb zumutbarer Grenzen nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1. Eine Gefährdung der Gesundheit ist dadurch nicht zu erwarten.*“ Seitens des Sachverständigen für Luftschadstoffe wird dazu ausgeführt: „*Im Umfeld des geplanten Rübenlagerplatzes ist davon auszugehen, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte sowohl für PM10 als auch für PM2,5 eingehalten werden. In der Welser Heide ist nur im unmittelbaren Nahbereich des hochrangigen Straßennetzes bzw. an Knotenpunkten von Industrie, Gewerbe und Handel mit erhöhten Immissionen zu rechnen. Auch wenn im Nahbereich der Transportrouten der Rübenernte kurzzeitig messbare Zusatzimmissionen hinsichtlich NO_x zu erwarten sind, ist die Emissionsdichte zu gering, als dass ein generell erhöhtes Immissionsniveau für Verbrennungsgase oder Dieselpartikel resultieren würde.“* Der Sachverständige für Erschütterungen hat diesbezüglich ausgeführt: „*Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich, dass Bahnerschütterungen in der Entfernung dieses Gebäudes von der Trasse keine unzumutbaren Immissionen hervorrufen werden. Dies gilt auch für Baustellenerschütterungen“.* Auch eine massive Belastung durch Lichtquellen und elektromagnetische Felder ist nicht gegeben. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen kommt es durch Errichtung und des Betrieb des Vorhabens zu keiner unzumutbaren Lärmbelästigung und keiner Gesundheitsgefährdung. Die Einwendungen sind somit unbegründet.

Zum vorgelegten Gutachten von em. O. Univ.-Prof. Dr. Chlodwig Franz betreffend „Abschätzung der ökologischen, hygienischen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Errichtung eines Rübenverladeplatzes der ÖBB Infrastruktur auf Flächen des Kräuterbau-Spezialbetriebes Berngut (Arznei- und Gewürzpflanzenproduktion) der Familien Meier - Thallinger in Marchtrenk“ vom wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Punkt D3.4 und Punkt D3.6 des Umweltverträglichkeitsgutachten) verwiesen.

Der Privatgutachter kommt zum Schluss, dass dem landwirtschaftlichen Betrieb „Berngut“ der Familien Meier Thalinger durch den Wegfall von gegenüber der nur noch auf ein Drittel reduzierten Produktion dieses wesentlichen Betriebszweiges die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird. Weiters zieht der Sachverständige den Schluss, dass nur die Komplett-Übersiedlung an eine andere

geeignete Hofstelle übrig bliebe, die aus Sicht des Sachverständigen voll zu Lasten der ÖBB-Infrastruktur AG zu erfolgen hätte.

Hier ist auf die Aussage des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen zu verweisen, der bei Annahme des grundsätzlich selben Sachverhalts zu folgendem Schluss kommt:

„*Im gegenständlichen Verfahren ist zu prüfen, ob das Eigentum der Einwender und dessen Bewirtschaftung durch das vorliegende Projekt so in Mitleidenschaft gezogen wird, dass der Betrieb, wie behauptet wird, nicht weitergeführt werden könne. Dazu ist festzustellen, dass dies nicht der Fall sein wird. Trotz vorübergehenden und dauernden Verlusts von Flächen verbleiben dem Betrieb noch ausreichend Ackerflächen - auch in entsprechenden Schlaggrößen - für eine wirtschaftliche Nutzung. Nicht vermeidbar ist verkleinerungsbedingt eine Einschränkung der Teeanbaufläche. Im Worst Case kann es auch dazu kommen, dass der Teeanbau auf Grund der verminderten Ackerflächen nicht mehr lukrativ ist und aufgegeben werden muss. Die Folge wäre eine notwendige Umorganisation des Betriebes. Dies ist eine zumutbare Konsequenz, wenn man bedenkt, dass es nichts Außergewöhnliches darstellt, dass die Bewirtschaftungsart in landwirtschaftlichen Betrieben auch in anderen Zusammenhängen immer wieder z.B. im Zuge von Generationswechseln oder in Folge Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen (EU-Beitritt) an die jeweils aktuellen Gegebenheiten angepasst werden muss. Nachteile, die den Landwirten aus derartigen Änderungserfordernissen in Folge des Projektes entstehen, sind im Grundeinlöseverfahren zu prüfen und gegebenenfalls zu entschädigen*.“

In Analogie zu den Bestimmungen der GewO (§ 24 und 75) ist „*unter einer Gefährdung des Eigentums die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums nicht zu verstehen, Vielmehr liegt eine Gefährdung des Eigentums dann vor, wenn das Eigentum in seiner Substanz bedroht ist.*

Einer solchen Substanzvernichtung ist der Verlust der Verwertbarkeit der Substanz gleichzuhalten. Ein Verlust der Verwertbarkeit ist nicht nur dann anzunehmen, wenn jedwede auch nur entfernt denkbare Nutzung des Eigentums unmöglich ist, sondern vielmehr bereits dann, wenn die nach der Verkehrsanschauung übliche bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung ausgeschlossen ist (VwGH 18. 11. 2004, 2004/07/0025 mwN). Eine Gefährdung dinglicher Rechte besteht nur dann, wenn diese in ihrer Substanz bedroht werden, indem ihre bestimmungsmäßige Nutzung auf Dauer unmöglich gemacht wird (VwGH 27. 1. 2006, 2003/04/0130); oder „wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt wird oder überhaupt nicht mehr möglich ist“ (VwGH 21. 12. 2004; 2000/04/0201). (Ennöckl/Reithmayer in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 74 GewO, Seite 457f).

Auch mit Hilfe des von den Einschreitern vorgelegten Gutachtens können diese die Aussage des nichtamtlichen Sachverständigen nicht widerlegt werden, dass durch die Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens das Eigentum der Einschreiter nicht in der Substanz bedroht ist. So

geht der Sachverständige davon aus, dass bei der allfällig vorhabensbedingter Auflassung des Kräuteranbaus kein anderer wirtschaftlich sinnvoller Weiterbetrieb des gesunden Spezialbetriebes für Arzneimittelpflanzen- und Kräuteranbau möglich ist, ohne auf einen allfällige Umorganisation des landwirtschaftlichen Betriebes einzugehen. Andererseits sieht er auch in der Komplett-Übersiedlung des Kräuteranbaus eine mögliche, wenn auch unwahrscheinliche Lösung.

Da nach der Bestimmung des § 24f Abs 1a UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung ist wäre auch ein vorhabensbedingt nicht möglichen Fortbestand des landwirtschaftlichen Betriebes - im Zuge des Grundeinlöse- oder allenfalls als ultima ratio in einem Enteignungsverfahren – jedenfalls entsprechend zu entschädigen.

D4 Mag. Sieglinde Lefenda vom 10.03.2017
Die Einschreiterin ist als in der Nähe (ca 200m) des Vorhabens wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Unzulässige Erschütterungsbelastungen werden vermieden. Zusätzliche bahnseitige Lärmschutzmaßnahen wurden im Spruch vorgeschrieben(Nebenbestimmung 118).

Zu den befürchteten Grundwasseraufspiegelungen und Schäden wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglickeitsgutachten und die Aufnahme der Maßnahme 117a als Nebenbestimmung in den Spruch dieses Bescheides verwiesen.

Sperren von öffentlichen Verkehrswegen während der Bauphase sind keine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommende Einwendungen. Fachlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglickeitsgutachten verwiesen.

D5 Militärkommando Oberösterreich, Fliegerhorst Vogler
Dem Militärkommando Oberösterreich als Betreiber des Fliegerhorstes Vogler, welcher durch den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnte kommt Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu.

Seitens des Militärkommandos wird ausgeführt, dass bei dem gegenständlichen Vorhaben keine militärischen Planungen berührt werden, sofern in Hinblick auf die Sicherheit der Militärluftfahrt die Sicherheitszone für den Militärflugplatz Hörsching beachtet wird und die aus der Sicherheitszonenverordnung einfließenden Beschränkungen wie folgt eingehalten werden.

Diesbezüglich wird auf die erfolgten luftfahrtrechtlichen Abstimmungen im Zuge des Ermittlungsverfahrens sowie die Stellungnahme der Sachverständigen, insbesondere des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Die Mitanwendung luftfahrtrechtlicher Genehmigungsbestimmungen wird im Detailgenehmigungsverfahren erfolgen.

D6 Familie Mag. Ursula Dietscher vom 22.02.2015
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Zu Lärmimmissionen und insbesondere zur Anwendung des „Schienenbonus“ nach der SchIV wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen

Zu den monierten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, den angenommenen falschen Zugzahlen, der Kumulierung von Lärmimmission durch das gegenständliche Vorhaben und das Nachbarvorhaben „Umbau Bahnhof Linz Hauptbahnhof Westseite“, zur Frage der Anwendbarkeit des „Schienenbonus“, zur Lärmbelastung während der Bauphase, zur befürchtete Erschütterungsbelastung, Belastung durch elektromagnetische Felder wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Eine unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens liegt nicht vor.

Eine Einhausung wurde von der Projektwerberin nicht beantragt und ist aufgrund der von den Sachverständigen festgestellten Umweltverträglickeit des eingereichten Vorhabens auch nicht erforderlich. Des Weiteren könnte dies nicht als Projektmodifikation vorgeschrieben werden, da eine Einhausung – wie oben zu den Einwendungen der Stadtgemeinde Leonding ausgeführt - ein aliud zum beantragten Vorhaben darstellen würde.

Die befürchtete Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die Errichtung der Trasse und der Lärmschutzwände ist insofern nicht gegeben, als die Bahntrasse nahezu unverändert bleibt und derzeit bereits ein wesentliches landschaftsprägendes Element darstellt.

Entschädigungen über allfällige Wertverluste sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und wird diesbezüglich auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen oben verwiesen.

Die Auflage- und Einwendungsfrist erstreckte sich vom 16. Februar 2015 bis zum 7. April 2015 somit über mehr als 7 Wochen. Die gesetzlichen Vorgaben des § 9 Abs 1 UVP-G 2000 wurden somit nicht nur eingehalten, es wurde sogar ein ein enstsprechend längerer Zeitraum festgelegt.

D7 Oberösterreichischer Landes- Feuerwehrverband vom 13.03.2015
Dem Oberösterreichischen Landes-feuerwehrverband kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung zu. Inhaltlich wird auf die Aussage der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Eine Behandlung der angesprochenen Themen wird im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens unter Mitanwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen des EisbG erfolgen.

D8 Ewald Riener vom 23.03.2015
Der Einschreiter ist als Nachbar unzweifelhaft Parte im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Für das Wohnhaus Steinkellnerstraße 33 besteht schon derzeit kein ausreichender Erschütterungschutz und kann dieser auch nicht durch die Realisierung des Vorhabens erreicht werden. Insbesondere sind nach Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen in der Nacht unzumutbare Belästigungen (jedoch keine Gesundheitsgefährdung) zu erwarten. Die einzige Alternative zwecks Einhaltung der Grenzwerte bildet die Ablöse des Objekts. (Siehe Nebenbestimmungen, Maßnahme 118).

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Dies wäre im Zuge des Grundeinlösungsverfahrens zu klären.

Sonst wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D9 Astrid Pauer & Mag. Kurt Schlögl
Die Einschreiter sind als in der Nähe (ca 200m) des Vorhabens wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Die Forderung der Berücksichtigung anderer Eigentümer als Nachbarn mit Parteistellung ist ohne deren Vollmacht keine Forderung, die Parteien gemäß des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt. Auf die Bestimmung des § 10 AVG wird verwiesen.

Unzulässige Erschütterungsbelastungen werden vermieden. Zusätzliche bahnseitige Lärmschutzmaßnahen wurden im Spruch vorgeschrieben (Nebenbestimmung 118).

Zu den befürchteten Grundwasseraufspiegelungen und Schäden wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglickeitsgutachten und die Aufnahme der Maßnahme 117a als Nebenbestimmung in den Spruch dieses Bescheides verwiesen.

Sperren von öffentlichen Verkehrswegen während der Bauphase sind keinen den Parteien gemäß § des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommende Einwendungen. Fachlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen im Umweltverträglickeitsgutachten verwiesen.

D10 Gerald Mitterlehner vom 24.03.2017
Der Einschreiter ist als vom Vorhaben Betroffener jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Die Wegeführung und der Anschluss des Hofes des Einschreiters sind offensichtlich wie in den Antragsunterlagen dargestellt erforderlich. Allfällige Anpassungen an die Forderung des Einschreiters können noch im Zuge der Detailplanung und des Detailgenehmigungsverfahrens erfolgen.

D11 Gerhard und Hermine Furchtlehner vom 10.03.2015
Die Einschreiter sind als vom Vorhaben Betroffene jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Grundsätzlich wird auf die allgemeinen Ausführungen zum Rübenverladeplatz oben sowie auf die Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung. Auch für den Bereich des Rübenverladeplatzes sind aus humanmedizinischer Sicht keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Zur befürchteten Wertminderung der Liegenschaft wird auf die allgemeinen Ausführungen oben zu privatrechtlichen Vereinbarungen und Grundeinlöse verwiesen bzw. wird diese Einwendung auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Seitens der Antragstellerin ist keine andere Nutzung als die Rübenverladung vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung des Rübenverladeplatzes erfolgt im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens. Sollte künftig generell oder im Einzelfall eine andere Nutzung beabsichtigt sein wird dies neuerlich rechtlich zu prüfen und allenfalls nach den jeweils zutreffenden Materiengesetzen zu beantragen sein.

D12 Karl Just vom 05.03.2015
Der Einschreiter ist als in der Nähe (ca 300m) des Vorhabens Wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist eine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung. Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt.

Darüber hinaus wird auf die Aussagen der Sachverständigen um Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D13 Radlobby Ortsgruppe Leonding, vertreten durch DI Rüdiger J. Neunteufel vom 26.03.2015
Der Verein „Radlobby Oberösterreich“, Waltherstraße 15, 4020 Linz wurde mit Bescheid des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 7. Oktober 2009, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0067-V/1/2009 (damaliger Vereinsname: Initiative FahrRad Oberöster-

reich) als anerkannten Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannt. Allerdings liegt hinsichtlich der Vertretungsbefugnis von DI Neunteufel für die anerkannte Umweltorganisation Radlobby Oberösterreich kein Nachweis der Vertretungsbefugnis vor. (Vereinsregisterauszug zum Stichtag 4.12.2017). Es wird somit von keiner Parteistellung bzw. keiner Teilnahme der anerkannten Umweltorganisation am Verfahren ausgegangen.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen um Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D14 Mag. Doris Weber vom 30.03.2015
Als Eigentümerin und Anwohnerin in der Nähe des Vorhabens (ca 400 m) ist die Einschreiterin jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen um Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D15 Regina und Friedrich Unzinger vom 31.03.2015
Wegen der Lage der Liegenschaft und des Wohnobjekts der Einschreiter an der Bahntrasse aber knapp außerhalb des Projektbereichs ist jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen um Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung. Auch vorhabensbdingte Schäden am Objekt und Auswirkungen auf das Grundwasser können ausgeschlossen werden.

D16 Flughafen Linz GesmbH vom 31.03.2015
Der Flughafen Linz GmbH als Betreiber des Flughafen Linz-Hörsching, welcher durch den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnte kommt Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu.

Die eingereichten und im Zuge des Ermittlungsverfahrens ergänzten Unterlagen sind für die Erteilung der grundsätzlichen Genehmigung ausreichend.

Die Lage des Versickerungsbeckens ist aus Sicht des luftfahrttechnischen Amtssachverständigen mit zusätzlichen Maßnahmen an der geplanten Lage akzeptabel.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen um Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D17 Petra Roitner vom 28.03.2015 und ergänzende Stellungnahme (D87) vom 14.06.2016
Als Eigentümerin und Anwohnerin in der Nähe des Vorhabens (ca 100 m) ist die Einschreiterin jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Die Unterlagen sind aus Sicht der Sachverständigen für die Beurteilung der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit gemäß dem UVP-G 2000 und dem HIG ausreichend. Ein „Planungsmangel" bzw eine Unvollständigkeit der Einreichunterlagen liegt nicht vor.

Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist eine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung. Zur Alternativenprüfung im Allgemeinen samt Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching und den Rübenverladeplatz im Speziellen siehe die allgemeinen Ausführungen oben.

Die Auflassung der Hst. Pasching ist keine den Parteien gem § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehende Einwendung. Dies trifft auch auf die Einwendung hinsichtlich der Auflassung des Bahnhofes Hörsching, die behauptete Verlangsamung der Reisegeschwindigkeit, die befürchtete Entsorgung von „Sondermüll" und die Vernichtung wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen. Eine allfällige Gebührenpflicht von Park & Ride Anlagen ist keine Frage des UVP-Verfahrens. Inhaltlich wird bei sämtlichen Punkten auf die allgemeinen Aussagen oben sowie auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Auch die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standortvarianten für den Rübenverladeplatz sind nachvollziehbar dargestellt. Die im Variantenauswahlverfahren angewendeten Kriterien für die Ermittlung des optimalen Standorts sind ebenso nachvollziehbar und plausibel.

Die Trassenplanung entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn.

Die Frage der sanitären Anlagen am Rübenverladeplatz ist nicht Gegenstand des grundsätzlichen Genehmigungsverfahrens. Die Ausgestaltung des Platzes wird im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens festzulegen sein.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung. Auch vorhabensbedingte Schäden am Objekt können ausgeschlossen werden, eine Ausbreitung der temporären qualitativen Belastung bis zur Grundwassernutzung der Einschreiterin ist unwahrscheinlich. Während des

Regelbetriebes gehen weder von der Trasse noch vom Objekt quantitative oder qualitative Beeinträchtigungen aus.

Der Forderung auf Beweissicherung des Brunnes wurde seitens der Antragstellerin auf freiwilliger Basis nachgekommen.

D18 Netz Oberösterreich GmbH vom 27.03.2017
Es ist nicht auszuschließen dass durch den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens die Netz Oberösterreich GmbH in deren dingliche Rechte gefährdet werden könnte und kommt dieser somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 UVP-G 2000 zu.

Seitens der Netz OÖ GmbH besteht kein Einwand gegen das Bauvorhaben soweit die in der Stellungnahme angeführten Auflagen erfüllt werden. Diese Forderungen richten sich überwiegend an den Bauwerber und betreffen keine Fragen der grundsätzlichen Zulässigkeit und der Umweltverträglichkeit und sind somit nicht Gegenstand des gegenständlichen grundsätzlichen Genehmigungsverfahrens. Diese werden im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren unter Mitanwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen des EisbG zu erfolgen haben. Auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen im Gutachten wird verwiesen.

D19: Landesjagdverband Oberösterreich vom 24.02.2015
Dem Landesjadverband Oberösterreich kommt im gegenständlichen grundsätzlichen Genehmigungsverfahren keine Parteistellung zu. Weites wird darauf hinzuweisen, dass die Jagd per se bzw. die Jagdwirtschaft kein Gegenstand bzw. Schutzgut der Umweltverträglichkeitsprüfung ist.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

D20 Ing. Mag. Peter Furchtlehner
Als Eigentümer und Anwohner in der Nähe des Vorhabens ist der Einschreiter jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Zur Alternativenprüfung im Allgemeinen und den Rübenverladeplatz im Speziellen siehe die allgemeinen Ausführungen oben.

Da der Rübenverladeplatz in einer Entfernung von ca. 700 m errichtet wird sind nachteilige Auswirkungen durch Lärm nicht zu erwarten.

D21 Peter Hametza
Der Einschreiter ist als in der Nähe (ca 200m) des Vorhabens wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Eine Inanspruchnahme der Liegenschaft durch den Bau ist nicht vorgesehen. Die Liegenschaft liegt weder im Bauverbotsbereich noch im Gefährdungsbereich oder ist diese wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich / Bauverbotsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen. Eine Verletzung des Eigentumsrechts ist nicht erkennbar und wurde auch nicht begründet.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D22 Peter und Ingoberta Kurtz
Die Einschreiter sind als unmittelbar vom Vorhaben betroffene jedenfalls Parteien en im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Projektsgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist eine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung. Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt.

D23 Mag. Dr. Rudolf Herbick vom 31.03.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Projektsgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D24 Dr. Wolfgang Haidinger vom 01.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D25 Helga Eckner vom 30.03.2017
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D26 Sabine und Jürgen Ackermann, Helga Garsleitner vom 30.04.2017
Die Einschreiter leben zwar unweit der Bahntrasse, aber außerhalb des Projektgebiets. Dennoch kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass diese durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten und wird somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Nach Auskunft der Sachverständigen sind vom konkreten Vorhaben ausgehende Auswirkungen auf den Grundwasserkörper in quantitativer und qualitativer Art grundsätzlich auszuschließen. Erschütterungsbedingte Schäden sind nicht zu erwarten.

D27 Gerald Höhlhubmer vom 07.04.2017
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Gehöfts ca 600 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 angenommen.

Es kommt durch das gegenständliche Bauvorhaben zwar zu einer Erhöhung der Lärmwerte um 1-2dB, die Grenzwerte der SchIV werden aber weiterhin deutlich unterschritten. Aus humanmedizinischer Sicht kommt es durch das gegenständliche Vorhaben weder während des Baus noch im Betrieb zu unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Einwände hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes sind keine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehenden Einwendungen. Inhaltlich wird auf die Aussage der Gutachter im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen.

D 28 Mag. Alexandra Aberham und Dipl.-Ing. Christian Dick
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Zusätzliche bahnseitige Lärmschutzmaßnahen wurden im Spruch vorgeschrieben(Nebenbestimmung 118). Es kommt somit weder durch den Bau noch durch den Betrieb zu unzumutbaren Belästigungen oder zu einer Gesundheitsgefährdung.

D29 Herbert und Anita Karl vom 06.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Aus humanmedizinischer Sicht wird darauf hingewiesen, dass durch das Vorhaben eine geringe Verbesserung der Lärmsituation prognostiziert wird, die aber nicht überall in diesem Wohngebiet ausreicht, sodass für betroffene Wohnhäuser zusätzlich objektseitige Schutzmaßnahmen geplant wurden. Es wird weder während des Baus noch im Betrieb bei Einhaltung der bereits im Projekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zu unzumutbaren Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen kommen.

Die Zufahrt zum Rübenverladeplatz über die Westbahnstraße wird regional zu keinen relevanten Erhöhungen der Immissionen (Schall, Luftschadstoffe) führen und großräumig senkt die Rübenverladung auf die Bahn die Transportimmissionen im Vergleich zum Straßentransport.

Die künftige Betriebsführung bzw Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand der UVP.

D30 Leitl Beton GmbH & Co KG vertreten durch Schuh/Atzwanger Rechtsanwälte vom 02.04.2015
Der Fa. Leitl als vom Vorhaben Betroffene kommt jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 zu.

Der Wegfall der Bahnanbindung der Fa. Leitl durch die eingereichte Trasse ist bei Realisierung des Vorhabens gegeben. Die Auflassung der Anschlussbahn im Grundeinlöseverfahren zu behandeln sein und war im gegenständlichen Verfahren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Vorbringen zum Klimaschutz im Allgemeinen können von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht wirksam vorgebracht werden. Seitens des Sachverständigen für Luft und Klima fällt die Abwägung zwischen dem klimaschutzrelevanten Nutzen des Bahnausbaus und dem Nachteil des Wegfalles des Betriebsanschlusses zu Gunsten des Ersteren aus.

Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase ist mit projektbedingten Gesundheitsgefährdungen bzw. Gesundheitsbeeinträchtigung der Arbeitnehmer der Einschreiterin zu rechnen.

D31 Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz-Marchtrenk und weitere durch Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH vertretene Personen vom vom 20.03.2015, vom 31.03.2015, vom 03.04.2017, vom 09.06.2016, in der mündlichen Verhandlung, vom 29.06.2017, 11.10.2017 und vom 26.11.2017

D31 – 0 Allgemeines
Zur Trassenauswahl und den (Standort) Alternativen wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen. Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Es wird weiters darauf verwiesen, dass Fragen des fehlenden öffentliche Interesses; der negative Kosten-Nutzen-Relation und einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten (VwGH 23. 5. 2007, 2005/03/0094) keine den Parteien gemäß 19 Abs 1 Z1 zustehende Einwendungen darstellen. (Altenburger in Altenburger/N. Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 19 UVP-G, Seite 768). Auch den Bürgerinitiativen kommt gemäß § 19 Abs 4 UVP-G nur das Recht zu, Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht geltend zu machen. Bürgerinitiativen können aber keine nicht den Umweltschutz betreffenden öffentlichen Interessen rechtswirksam vorbringen.

Das fehlende öffentliche Interesse oder eine negative Kosten-Nutzen-Relation betreffen grundsätzlich keine Fragen der Umweltverträglichkeit.

Die Auswirkungen der vorhabensbedingten Lärmimmissionen wurden in der Umweltverträglichkeitserklärung und ergänzend im Umweltverträglichkeitsgutachten in der notwendigen Tiefe untersucht. Insbesondere wird hinsichtlich der über die Art und Andauer der während der Bauphase eingesetzten Maschinen und Geräte vorgebrachte Einwände auf die im UVP-Projekt im Bericht des Fachbeitrages Schalltechnik, EZ 04-01.01 enthaltenen Angaben über die Lärmauswirkungen während des Bauens welche im Anhang Bau des Fachbeitrages Schalltechnik, EZ 04-01.16 vorliegenden Unterlagen, wo für insgesamt 17 unterschiedliche Gerätearten Angaben über die Schal-

lemissionen, die Anzahl und die Einsatzdauer für 4 verschiedene Bauszenarien, unterteilt in jeweils 5, 3, 1 und 1 Arbeitsschritte hingewiesen. Ebenso wird auf die weiteren fachlichen Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten hingewiesen.

Entsprechende Vorschreibungen für ausreichende Vorkehrungen zur Vermeidung unzumutbarer Baulärmimmissionen wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

Die in der Einwendung in Zweifel gezogene Tauglichkeit der für den Fachbereich Lärm vorgelegten Projektunterlagen zur fachlichen Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens wird seitens des lärmtechnischen Sachverständigen nicht bestätiget.

Ebenso liegen auch keine Mängel der Unterlagen in Bezug auf Luftschadstoffe vor und wird es diesbezüglich vorhabensbedingt zu keine unzumutbaren Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen kommen.

Die Vollständigkeit der Unterlagen wurde von den Sachverständigen in den Fragenbereichen 1-3 festgestellt.

Die Berücksichtigung der Bodenqualität ist aus Sicht der UVP-Gutachter entsprechend erfolgt.

Sowohl die UVE als auch das Umweltverträglichkeitsgutachten kommen zum Schluss, dass die Sensibilität hinsichtlich der Bauphase sowohl im Themenbereich Boden als auch im Themenbereich Landwirtschaft jedenfalls hoch bis sehr hoch ist, für die Betriebsphase ergibt sichfür das gesamte Projekt im Themenbereich Landwirtschaft eine mittlere Restbelastung. Anzumerken ist jedoch, dass die Landwirtschaft kein Schutzgut gemäß § 1 Abs 1 UVP-G 2000 darstellt.

Die Jagd bzw. die Jagdwirtschaft sind ebenfalls nicht Gegenstand der UVP. Das allenfalls betroffene Schutzgut sind Tiere und deren Lebensräume. Aus ökologischer und wildökologisscher Sicht stehen der Genehmigung des Vorhabens aus dieser Sicht keine Einwände entgegen.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wird schlüssig dargelegt, dass bei einer Nicht-Realisierung des gegenständlichen Vorhabens die prognostizierten Verkehre in ihrer Gesamtheit nur mehr mit sehr großen eisenbahnbetrieblichen Einschränkungen abgeführt werden. Eine bedarfsgerechte Führung von Fern- und Nahverkehr sowie Güterverkehr wäre ohne den 4-gleisigen Ausbau nicht möglich. Insbesondere wir auch auf die Bedeutung der Strecke als TEN bzw. europäische Fernverkehrsstrecke und als Hochleistungsstrecke und die sich ergebenden Pflichten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hingewiesen.

Der Vorhalt, dass der Fachbereich Grund- und Oberflächenwasser nur sehr allgemein bzw. oberflächlich gehalten sei, ist, wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten zu entnehmen ist, nicht zutreffend.

Zu den am 29.06.2017 vorgelegten Gutachten wird auf die fachliche Replik der Sachverständigen im ergänzenden UVP-Gutachten verwiesen.

D31-2 Energie AG Oberösterreich Umwelt Service GmbH sowie deren Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Die Energie AG Oberösterreich Umwelt Service GmbH ist vom Vorhaben als in ihren dinglichen Rechten betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Zu den für das Vorhaben erforderlichen Grundinanspruchnahmen wird hingewiesen, dass gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP-Verfahren darstellt. Demgemäß wurde die Genehmigung auch unter der Bedingung des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte erteilt. Der konkrete Grund und Rechtebedarf wird sich erst im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens ergeben. Die gegenständliche grundsätzliche Genehmigung legt (vorerst nur) den Trassenstreifen mit der Rechtsfolge fest, dass 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. Darüber hinaus wird auf und die allgemeine Ausführungen oben zur Grundeinlöse und somit auf den Zivilrechtsweg verwiesen. Fragen der Grundeinlöse und allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand der UVP.

Aus humanmedizinischer Sicht sind weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase projektbedingte unzumutbare Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu erwarten, wenn die vorgesehenen Schutzmaßnahmen eingehalten und die zwingenden Auflagen umgesetzt werden. Das gilt auch für das Bürogebäude Flughafenstraße 8 und die Freiflächen von ENERGIE AG US, einschließlich Schall, Vibrationen, Staub, Luftschadstoffen und elektromagnetische Felder.

Kunden der Energie AG kommt keine Nachbarstellung zu.

Zur Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung wird auf die dort protokollierte Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen verwiesen.

D31-3 Lagerhaus OÖ. Mitte eGen und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Ein Gefährdung des Eigentums oder sonstigen dinglichen Rechte durch den Wegfall des Bahnanschlusses ist nicht auszuschließen womit der Einschreiterin Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommt.

Seitens der Einschreiterin wird keine Gefährdung oder unzumutbare Belästigung moniert. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist hinsichtlich der geänderten Trassenführung zu entnehmen, dass mit der Verlagerung der Trasse die Standortbedingungen nur geringfügig verändert werden und ausgeglichen werden können. Allfällige Entschädigungen für den Wegfall des Gleisanschlusses sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und waren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

D31-4 Familie Heinrich Aigner und ergänzende Stellungnahme von DI Gerald Aigner in der mündlichen Verhandlung
Den Einschreitern als vom Vorhaben betroffene kommt jedenfalls Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 zu.

Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP-Verfahren. Fragen der Grundeinlöse und von Entschädigungen, die sich aber im grundsätzlichen Genehmigungsverfahren noch nicht stellen waren somit auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben.

Hinsichtlich der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Stellungnahme wird auf die dort protokollierten Antworten der Sachverständigen verwiesen.

D31-5 Familie Siegfried und Stefan Augl
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens (ca 220 m) wohnend und von einer projektbedingten Grundbeanspruchung betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Die projektmäßig vorgesehenen bzw. durch Auflagen vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen werden bewirken, dass es für die Familie Augl zu keiner Verschlechterung gegenüber der Bestandssituation und zu einer Verbesserung gegenüber der Nullvariante kommt.

Fragen allfälliger Entschädigungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Hinsichtlich des Schienenlärms werden Beurteilungspegel des Schienenlärms tags/nachts in der Höhe von 53/53 dB, für die Nullvariante Werte von 56/57 dB und für die Projektvariante mit den projektgemäß vorgesehenen und durch die ergänzend vorgeschriebenen bahnseitigen Lärm-

schutzmaßnahmen werden Werte in der Höhe von 52/53 dB ausgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte nach SchIV, welche als bestehende besondere Immissionsschutzvorschrift gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 anzuwenden ist, von tags/nachts 62/55 dB werden somit gesichert unterschritten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde keine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV, die nach der Rechtsprechung ja nur einen Mindeststandart festlegen, gefordert und hinsichtlich der geforderten Messung auf Grundstück Nr. 2223/1 ausgeführt, dass die prognostizierten Schallpegel keine zusätzlichen Beweissicherungs- und Schutzmaßnahmen erfordern. Nach der SchIV ist primär die Einhaltung der Grenzwerte im Wohn- und Schlafbereich gegeben. Punkte, an denen sich die betroffenen Personen gewöhnlich aufhalten sind allenfalls für die Bestimmung der Maßnahmen für den Baulärm erforderlich.

Seitens der Antragstellerin wurde nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt. Beim Objekt der Familie Augl wurde kein Wert errechnet der in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft der Parteien notwendig machen würde.

Gemäß § 2 Abs 6 SchIV gilt als Tagzeit der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr und werden die Immissionsgrenzwerte in § 4 SchIV für Tageszeit und Nachtzeit festgelegt. Die Unterscheidung nur zwischen Tages- und Nachtzeit entspricht somit hinsichtlich des Schienenlärms der geltenden Rechtslage.

Der Beurteilungspegel für den Schienenlärm wurde gemäß § 4 SchIV gemäß dem Bestand bestimmt und nicht, wie offensichtlich von den Einschreitern vermutet, die Nullvariante als Beurteilungspegel angenommen.

Seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt: „*Da es durch das Projekt in der Betriebsphase für die Familie Augl zu keiner Verschlechterung der Bestandssituation kommen wird, sind die genannten Befürchtungen unbegründet. Projektbedingte Belästigungen, die nach § 77 Abs. 2 GewO als unzumutbar zu klassifizieren wären, sind an diesem Standort nicht zu erwarten. Das gilt auch für die Bauphase, wenn die entsprechenden Auflagen eingehalten werden*.“

Allfällige Entschädigungen und vorhabensbedingte Umwege auf öffentlichen Straßen sind nicht Gegenstand der UVP.

Die Gestaltung des Krummbaches folgt dem gewässerökologischen Leitbild und wurde von der Projektwerberin entsprechend dem Stand der Technik konzipiert.

Von den geplanten Anpflanzungen und den Bahnböschungen sind keine relevanten negativen Auswirkungen auf die benachbarten landwirtschaftlichen Nutzflächen zu erwarten.

Die erforderliche Pflege bzw. Instandhaltung der Entwässerungsanlagen ist gleichfalls seit Jahrzehnten erprobt.

Zum Rübenverladeplatz siehe die allgemeinen Ausführungen oben.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben.

Zu dem in der mündlichen Verhandlung ergänzend erfolgten Vorbringen wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-6 Familie Dieter Roitner
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens (ca 35 m) wohnend und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde zum Wohn- und Wirtschaftsobjekt der Einschreiter folgendes ausgeführt:

„In Hörsching ist das Wohnhaus Lindenlacherstraße 2 (Hof Roitner) bei km 198,3 zwar nicht höher lärmbelastet als nach SchIV zulässig, aber auf Grund der hohen Differenz zwischen der Bestandssituation und der Betriebsphase wäre als zusätzliche Lärmschutzmaßnahme ein Lärmschutzdamm auf Eigengrund zu empfehlen, der auch den Lärm der Begleitstraße abschirmt, auf der KFZ-Verkehr vermutlich zukünftig noch zunehmen wird (siehe das Gutachten von Ing. Lassnig). Das würde allerdings den Verlust an Entwicklungsmöglichkeit des Hofstellenbereiches weiter vergrößern (siehe das Gutachten von DI Jäger). Dazu kommt, dass auch für Erschütterungen eine Verschlechterung für die der Bahn nächstgelegenen Wohnungen in der SW-Ecke des Vierkanters prognostiziert wird und das Gutachten von Prof. Steinhauser nur einen „grenzwertigen Erschütterungsschutz“ feststellt, wobei laut diesem Gutachten für die sehr niederfrequenten Anregungsfrequenzen nach dem Stand der Technik keine Maßnahmen verfügbar sind, die auch praktisch einsetzbar wären. Auch Ing. Lassnig weist darauf hin, dass bei grenzwertigen Erschütterungsimmissionen ein zusätzlicher Schallschutz in Form von Objektschutzmaßnahmen nicht ausreichen könnte, da Sekundärschall auch bei geschlossenen Schallschutzfenstern wahrnehmbar sein könnte, was eine umfassendere Schutzmaßnahme zur Reduzierung des Sekundärschalls erforderlich machen würde. Ein Lärmschutzwall oder eine hohe Lärmschutzwand würde allerdings bei der Nähe von

Bahntrasse und Begleitstraße zu Sichtbeeinträchtigungen führen, die zur Verschlechterung der Gesamtsituation beitragen. Wegen der Kumulierung von Nachteilen und der zu erwartenden Belästigungen durch die deutliche Verschlechterung der Gesamtsituation gegenüber dem Bestand empfehle ich zwingend aus medizinischer Sicht die Ablöse dieses Wohnobjektes.“

Wegen der sich aus der durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen nicht sicher auszuschließenden unzumutbaren Belästigung und der deutlichen Verschlechterung der Gesamtsituation gegenüber dem Bestand wurde dem zwingenden Auflagenvorschlag des humanmedizinischen Sachverständigen seitens der Behörde gefolgt und die Ablöse des Objekts vorgeschrieben. (siehe Punkt 123).

Eine weitere Auseinandersetzung hinsichtlich der Emissionsbelastung der Hofstelle erübrigt sich hiermit. Hinsichtlich der Immissionsbelastung durch die einzelnen Wirkfaktoren wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Fragen der Grundeinlöse bzw Enteignung sind nicht Gegenstand der UVP.

Die Behörde sieht aber auch hinsichtlich der vorhabensbedingt vorgesehenen Eingriffe das Eigentum des Einschreiters insgesamt nicht derart bedroht, dass eine nach der Verkehrsanschauung übliche bestimmungsgemäße Nutzung bzw. Verwertung beeinträchtigt bzw. unmöglich gemacht wird – und somit keinen unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentum des Einschreiters durch das gegenständliche Vorhaben

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wurde diesbezüglich ausgeführt:

„*Bei einem voraussichtlich dauernden Verlust von rund 2,5 ha Ackerfläche und einer geringfügigen Wiesenfläche kann weder von einer Substanzvernichtung bzw. einer totalen Entwertung ausgegangen werden noch davon gesprochen werden, dass eine sinnvolle Nutzung der Restliegenschaft (mit Ausnahme des Hofstellenbereiches“ …“wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird*.“

Der Wegfall der derzeitigen Hofstelle aber auch sämtliche sonstige vorhabensbedingt Erschwernisse werden von der Antragstellerin außerhalb des UVP-Verfahrens (im Grundeinlöseverfahren) entsprechend zu entschädigen sein.

Eine Beeinträchtigung des Brunnens ist grundsätzlich nicht anzunehmen, aber nicht gänzlich auszuschließen. Eine Aufnahme in das Beweissicherungsprogramm wurde seitens des Sachverständigen empfohlen.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar. Allfällige Entschädigungsfragen sind Gegenstand des Grundeinlösungsverfahrens und waren diese auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es nicht, die „umweltverträglichste" Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern das von der Antragstellerin vorgelegte Vorhaben auf seine Umweltverträglichkeit zu überprüfen. Das von der Antragstellerin vorgelegte Vorhaben wurde von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen als umweltverträglich befunden.

Wie bereits oben ausgeführt sind Fragen der Grundeinlöse und allfälliger Enteignungen im UVP-Verfahren nicht gegenständlich. Im Zuge der Grundeinlöse sind sämtliche Eingriffe in das Eigentum des Betroffenen in voller Höhe zu entschädigen.

Bahnhofsvorplätze und Park & Ride-Anlagen bis zum Übergang ins öffentliche Straßennetz sind Eisenbahnanlagen (VwGH 22. 11. 2005, 2002/03/0185) und sind somit Gegenstand des UVP-Verfahrens einschliießlich der Mitanwendung der eisenbahnrechtlichen matriellerechtlichen Genehmigungsbestimmungen. Ihre konkrete Ausgestaltung wird im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens zu behandeln sein.

Die Behörde ist bei Ihrer Entscheidung an den Antrag der Projektwerberin gebunden. Das Vorhaben „Umfahrung Breitbrunn" stellt kein Eisenbahnvorhaben dar und wurde von der Antragstellerin weder beantragt, noch wird es von dieser errichtet – bekannte Pläne wurden von der Antragstellerin nur im Vorhaben berücksichtigt.

D31-7 Familie Heidemaria Roithmeier
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 150m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Zur behaupteten Beeinträchtigung bzw Verunmöglichung einer üblichen bestimmungsgemäßen Nutzung bzw. Verwertung der Liegenschaften wird auf die Aussage des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen verwiesen: „*Eine Existenzgefährdung ist auf Grund des Ausmaßes der Beanspruchung nicht zu sehen. Die beiden angeführten Liegenschaften EZ 143 und EZ 2606 haben ein Gesamtausmaß von rund 15,6 ha. Selbst bei einem Verlust von 13% der Eigenfläche kann grundsätzlich auch bei Selbstbewirtschaftung von keiner Substanzvernichtung oder totalen Entwertung gesprochen werden. Nach Angabe der Einwender handelt es sich bei den beanspruchten landwirtschaftlichen außerdem überwiegend um verpachtete Grundstücke. Der Zins, welcher aktuell aus Verpachtung erwirtschaftet wird, kann bei entsprechender Veranlagung zukünftig auch aus der Substanzentschädigung erlöst werden. Nachteile aus Verformung und Verkleinerung sind im nach-*

folgenden Grundeinlöseverfahren zu entschädigen, sodass auch allenfalls geringere Pachterlöse abgegolten sind. Eine sinnvolle Nutzung der Restliegenschaft ist angesichts der verbleibenden Flächen (> 13 Hektar) jedenfalls nicht wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich.“

Hinsichtlich der befürchteten unzumutbaren Belästigungen durch Lärm und Staub wird auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen:

„*Baulärm ist bei diesem Wohnobjekt nur tagsüber und in zumutbarer Höhe (ca. 50 dB) zu erwarten. Auch Erschütterungen und Baustaub wird durch die im Projekt vorgesehenen oder auflagenmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen ausreichend begrenzt. Für die Betriebsphase wurde durch bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen (einschließlich der per Auflage vorgeschriebenen Erhöhung der Mittellärmschutzwand LSW-3 zum Schutz neu errichteter Wohngebäude im Bereich Krumbachweg und Gerstmayrstraße) erreicht, dass der Vierkanthof der Familie Roithmeier trotz prognostizierter Verkehrserhöhung gleich hoch belastet bleibt wie im Bestand 2010/2011 (ca. 55 dB bei Nacht). Zusätzliche objektseitige Lärmschutzmaßnahmen ergaben sich auf Grund der SchIV nach den Fassadenberechnungen und sind im Maßnahmenplan EZ 04-01.02 dargestellt. Gemeinsam stellen diese Maßnahmen sicher, dass keine Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen durch Lärm auftreten werden. Kontrollmessungen der Bahnlärmimmissionen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme sind vorgeschrieben*.“

„*Die Wohnqualität wird sich nicht verschlechtern und der Garten kann weiterhin als Rückzugsort und zu Erholungszwecken genutzt werden*“

Die Lärmerhebungen sind dem Stand der Technik und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend erfolgt.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und waren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Aus erschütterungstechnischer Sicht sind durch Erschütterungen verursachte Schäden am gegenständlichen Objekt bei Einhaltung der im Abschnitt 4 des UVP-Teilgutachtens Erschütterungsschutz genannten Maßnahmen auszuschließen.

Eine sinnvolle Nutzung der Restliegenschaft ist angesichts der verbleibenden Flächen (> 13 Hektar) nicht wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im

Sinne des § 5 Abs 1 HlG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

D31-8. Familie Andreas Wurm und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 150m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird ausgeführt, dass „*die im Eigentum der Einwender stehende Liegenschaft EZ 269 KG 51216 Marchtrenk ein Ausmaß laut erhobenem Grundbuchstand von rund 33,7 ha hat. Bei einem angegebenen dauernden Verlust von rund 0,34 ha kann weder von einer Substanzvernichtung bzw. einer totalen Entwertung ausgegangen werden noch davon gesprochen werden, dass eine sinnvolle Nutzung der Restliegenschaft wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird.“*

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird ausgeführt *“Aus der von Ing. Lassnig überprüften UVE ist eine Baulärmbelastung bei Tag um 55 dB abzuleiten. Bei Einhaltung der Auflagen ist mit keinen unzumutbaren Baulärmbelastungen beim Vierkanthof der Familie Wurm zu rechnen. Kontrollmessung der Bahnlärmimmissionen in der Betriebsphase sind nach Fertigstellung und Inbetriebnahme vorgeschrieben.“ und „Durch die im Projekt vorgesehenen oder durch Auflagen vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen sind unzumutbare Belästigungen der Familie Wurm und ihrer Untermieter durch projektbedingte Bauimmissionen auszuschließen.*

Die Lärmerhebungen sind dem Stand der Technik und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend erfolgt.

Aus humanmedizinischer Sicht wird bestätigt, dass „*nach den vorliegenden Lärmprognosen ein Öffnen der Fenster sowie eine Nutzung des Gartens als Rückzugsort und zu Erholungszwecken weiterhin möglich sein wird*.“

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und waren auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Eine sinnvolle Nutzung der Restliegenschaft ist angesichts der verbleibenden Flächen (> 13 Hektar) nicht wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetz-

lichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungs-anspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch die Bauarbeiten ausgelöste qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers können allerdings nicht grundsätzlich, aber weitestgehend (max. 10m um den Eingriffsort) ausgeschlossen werden. Während des Regelbetriebes können qualitative Belastungen des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden.

Hochwässer werden im Bereich des Grundstücks 2023 nicht verschärft, der Retentionsraum liegt gerinneaufwärts.

Hinsichtlich der Auswirkungen durch Schienenlärm für die Triangel & Co Privatvolksschule wurde zum UVE-Projekt eine schalltechnische Ergänzung vom März 2017, EZ 09-01.08 vorgelegt. Die Ergebnisse für das Objekt Sch4 zeigen bei Tagzeit für die Bestandslärmsituation Beurteilungspegel von <55 dB und für die Prognose ebenfalls <55 dB. Schallpegelspitzen sind mit <70 dB prognostiziert. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind für den Schulbereich nicht vorgesehen und aus lärmtechnischer Sicht auch nicht erforderlich.

D31-9. Familie Mag. Johannes Aichinger, Rapo Josip, ABRAXIS Vertriebsgesellschaft mbH, - Wiesleitnerhof

Die Familie Aichinger sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 90m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000. Bei Herrn Rapo Josip der sich als Mieter offensichtlich nicht bloß vorübergehend im möglichen Immissionsbereich aufhält können durch das Vorhaben dauernd Belästigungen oder eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden und liegt auch diesbezüglich Parteistellung gemäß 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 vor. Die Familie Aichinger sind als in unmittelbarer Die ABRAXIS Vertriebsgesellschaft als von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffene ist jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird zur befürchteten unzumutbaren künftigen Lärmbelästigung durch den Schienenlärm ausgeführt dass „*durch die geplante Lärmschutzwand LSW-10 es zu einer Verbesserung der Situation gegenüber Bestand und Nullvariante kommen wird. Im Wohnbereich, der mit Lärmschutzfenstern ausgestattet wird, sind weitere Verbesserungen zu erwarten. Somit kann die Familie Aichinger und deren Bestandnehmer in der Betriebsphase mit nachhaltigen Abnahmen der Lärmbelastung durch das Projekt rechnen, die dann nicht mehr als unzumutbar einzustufen sein werden.*“

Angemerkt wird, dass § 5 Abs 1 SchIV nur dann Maßnahmen vom Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des Schienenlärms verlangt, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.

Zum Vorrang des Messens hinsichtlich des Baulärms wird auf die Stellungnahme des lärmtechnischen Sachverständigen verwiesen, wonach „*der zu den übrigen Messpunkten des UVP-Projekts im Jahre 2015 ergänzend untersuchte Messpunkt NMP-32 der sowohl gegenüber dem Baulärm als auch gegenüber dem Schienenlärm exponiertesten Lage des Wohnobjekts Neufahrnerstraße 101 der Einwender entspricht*."

Dem Gutachten ist aus humanmedizinischer Sicht eindeutig zu entnehmen, dass es durch den Baulärm zu keinen spontanen Aufwachreaktionen kommt – Spitzenpegel werden auch in der Bauphase und auf Freiflächen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten.

Die befürchteten Reflexionen werden aufgrund der bahnseitig hochschallabsorbierene Lärmschutzwände nicht eintreten – seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird hiezu ausgeführt, dass „*Schallreflexionen der LSW nicht zu erwarten sind, da die Wände bahnseitig hochschallabsorbierend ausgeführt werden. Die Repräsentativität der gemessenen Schallpegel für die zu beurteilenden Wohnobjekte und Freiflächen wurde vom schalltechnischen UVP-SV bestätigt. Die prognostizierten Schallpegel lassen weder Gesundheitsgefährungen noch unzumutbare Belästigungen erwarten, sodass eine Erhöhung der LSW aus medizinischer Sicht nicht erforderlich ist. Das gilt sowohl für das Wohnobjekt Niederfahrnerstraße 101 als auch für die „Erholungsflächen". Objektseitiger Schallschutz in den Obergeschossen ist erforderlich und auch zumutbar, da Schalldämmlüfter auch im geschlossenen Zustand eine ausreichende Belüftung des Raumes gewährleisten. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, Fenster vorübergehend zu öffnen, ohne dadurch Gesundheitsgefährdungen befürchten zu müssen. Eine Reduzierung anderer Quellen von Lärm und Luftverunreinigungen (ÖAMTC-Platz) liegen dabei nicht im Verantwortungsbereich der Bahn*."

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Fragen von Entschädigungen sind kein Gegenstand der UVP.

Die Behandlung der Oberflächenwässer sowie die Trassenentwässerung erfolgt nach dem Stand der Technik.

Quantitative und qualitative Auswirkungen auf das diesen Brunnen speisende Grundwasser können für die Bauphase, den Regelbetrieb, aber auch für einen Störfall ausgeschlossen werden.

Sowohl eine Belastung der Lebensräume als auch eine Beschränkung des Fluges der Hummeln durch elektromagnetische Felder ist ausgeschlossen. Durch besonders strenge Vorgaben hinsichtlich der Bauausführung und durch einen Staubdepositionsmonitoringpunkt in diesem Bereich wird sichergestellt. dass die Grenzwerte in Hinblick auf Baustellenimmissionen eingehalten werden.

Grundeinlöse und Enteignung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die Jagd ist kein Schutzgut der UVP.

D31-10 Familie Hermann Aigner und ergänzende Stellungnahme durch Martin Aigner in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Seitens des erschütterungstechnischen Sachverständigen wird von keinen unzumutbaren Bahnerschütterungen und Baustellenerschütterungen ausgegangen.

Dem Gutachten ist aus humanmedizinischer Sicht eindeutig zu entnehmen, dass es durch den Baulärm zu keinen spontanen Aufwachreaktionen kommt – Spitzenpegel werden auch in der Bauphase und auf Freiflächen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten.

Auch während des Betriebes ist aus humanmedizinischer Sicht ein ausreichender Wohnraum- und Freiraumschutz gegeben.

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Fragen von Entschädigungen der Grundeinlöse bzw. Enteignungen sind kein Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungs-anspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper können sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch Bauarbeiten ausgelöste qualitative Be-

einträchtigungen des Grundwassers können allerdings nicht grundsätzlich, aber weitestgehend (max. 10m um den Eingriffsort) ausgeschlossen werden. Während des Regelbetriebes können qualitative Belastungen des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden.

Die Behandlung der Oberflächenwässer und insbesondere der Trassenentwässerung erfolgt nach dem Stand der Technik.

Eine vorhabensbedingte unzumutbare Belastung der Einschreiter durch elektromagnetische Felder ist ausgeschlossen.

Durch besonders strenge Vorgaben hinsichtlich der Bauausführung und durch einen Staubdepositionsmonitoringpunkt in diesem Bereich sichergestellt. dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe in Hinblick auf Baustellenimmissionen eingehalten werden.

Zu dem im Zuge der Verhandlung erfolgten ergänzendem Vorbringen wird auf die in Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Eine Abstellfläche kann seitens der Antragstellerin in Fortsetzung des Wirtschaftswegs W 15 im Detailprojekt in Abstimmung mit dem Grundeigentümer vorgesehen werden.

D31-11. Familie Gerhard Jungmayr, Bauerngut am Berg und Backhäusl und Grabäuglgut / Muckenhueb und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnende (ca 560 m von der Trasse und 470m vom vorgesehenen Rübenverladeplatz) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Mit den im Vorhaben vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen kommt es zu keinen unzumutbaren Lärmbelästigungen oder gar eine Gesundheitsgefährdung. Gesundheitsschädliche Auswirkungen und unzumutbare Belästigungen durch das Projekt für die Familie Jungmayr sind nach den vorliegenden Immissionsprognosen auszuschließen. Letztere werden nach Inbetriebnahme messtechnisch überprüft werden.

Dem Gutachten ist aus humanmedizinischer Sicht eindeutig zu entnehmen, dass es durch den Baulärm zu keinen spontanen Aufwachreaktionen kommt – Spitzenpegel werden auch in der Bauphase und auf Freiflächen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten.

Es werden keine unzumutbaren Staubimmissionen prognostiziert. Die Immission von Schadstoffen wird nach dem Stand der Technik begrenzt.

Fragen von Entschädigungen der Grundeinlöse bzw. Enteignungen sind nicht Gegenstand der UVP. Eine Substanzvernichtung des Eigentums der Einschreiter erfolgt nicht.

Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt.

Nicht zuletzt auf Grund der Entfernung der Grundwassernutzung von der Trasse können quantitative und auch qualitative Auswirkungen auf diese Grundwassernutzung sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden.

Eine unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch elektromagnetische Felder erfolgt nicht.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-12 Ing. Horst R. Kirchmayr und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Der Einschreiter ist als projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Fragen von Entschädigungen der Grundeinlöse bzw. Enteignungen sind kein Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungs-anspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Hinsichtlich der Zufahrt wird auf die im Detailgenehmigungsverfahren mitanzuwendende Bestimmung des § 20 EisbG hingewiesen, wonach Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden durch das Eisenbahnunternehmen nach den Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen sind.

Zu den Staubimmissionen wird seitens des Sachverständigen für Luft und Klima bestätigt, dass „*auf Gst. 308 mit einer Beeinflussung des Nahbereichs durch Metallpartikel gerechnet wird, deren Zusammensetzung zu >95% Eisen ist, welches nicht mit einer relevanten toxischen Wirkung behaftet ist. In der Bauphase ist durch die o.a. besonderen Vorkehrungen nicht mit erheblichen Staubemissionen zu rechnen, bzw. ist durch die Immissionsüberwachung eine Sicherheit eingebaut,*

dass die emissionsmindernden Maßnahmen auch verlässlich eingehalten werden. Für das Grundstück 428 ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen nicht mit einer messbaren Zusatzbelastung zu rechnen." Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird bestätigt, dass *„bei Einhaltung aller Auflagen auch die Produktion in Form der biologischen Landwirtschaft durch das Projekt nicht gefährdet wird."* (siehe Maßnahme 101 der Nebenbestimmungen).

Unzulässige Immissionsbelastungen durch Oberflächenwässer und Veränderung der Grundwassersituation liegen nicht vor.

Eine Gefährdung der Gesundheit bzw eine unzumutbare Belästigung oder auch eine Störung des Fluges von Hummeln ist auszuschließen.

Es werden keine unzumutbaren Staubimmissionen prognostiziert. Die Immission von Schadstoffen wird nach dem Stand der Technik begrenzt.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Seitens des wasserbautechnischen Sachverständigen wird ausdrücklich bestätigt, dass an der Ableitung des Hochwassers durch das Vorhaben nichts Grundsätzliches zur bestehenden Situation geändert wird.

D31-13 Ehegatten Klopf, Rappelgütl und ergänzende Stellungnahme in der Verhandlung
Die Ehegatten Anna und Karl Klopf sowie Christina Hochleitner und DI (FH) Markus Hochleitner sind als in der Nähe des Vorhabens wohnende (über 300m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000. Dem Einschreiter Christian Nöbauer kommt keine Parteistellung zu.

Seitens des geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen wird zu dem auf der Liegenschaft 596 KG 45309 (Rufling) gelegenen Brunnen bestätigt, dass *„quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden können"* – *„Gleiches gilt auch für den Grundwasserkörper unterhalb des GSt, 592 KG 45309 (Rufling)*." Hinsichtlich GSt. 1948 KG 45306 bestätigt der Sachverständige, dass *„Qualitative Beeinträchtigungen des hydrogeologischen Umfeldes durch das Zusickern von getrübten Bauwässern möglich seien. Aufgrund der natürlichen Filterwirkung des Untergrundes und der vorliegenden Flurabstände werde deren Reichweite allerdings als sehr begrenzt beurteilt. Eine Beeinträchtigung von Grundwassernutzanlagen sei demnach nicht zu erwarten und könne die Eingriffserheblichkeit mit keine bis gering angegebenen werden.*" Seitens des wasserbautechnischen Sachverständigen wird zusammenfassend festgehalten, dass *„es zu keiner merklichen Änderung des Oberflächenabflusses im Bereich des Beschwerdeführers kommt und die Entwässerungsanla-*

ge der Bahn zu keiner merklichen Änderung der qualitativen oder quantitativen Grundwassersituation führen."

Fragen von Entschädigungen der Grundeinlöse bzw. Enteignungen sind nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungs-anspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Die Entschädigung für Kosten für allfällig erforderliche Ersatzmaßnahmen für die Ausbringung des Senkgrubengrauwassers wird im Zuge des Grundeinlöseverfahrens zu klären sein.

Es kann ausgeschlossen werden, dass durch die Projektumsetzung eine sinnvolle Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich sein wird.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass *„es gegenüber der Bestandssituation im Wohnbereich der Familien Klopf und Hochleitner zu keiner Verschlechterung der akustischen Situation kommt". Und weiter „Aufwachreaktionen durch Baulärm sind nicht zu erwarten, da nur tagsüber gebaut wird. Der für das Wohnobjekt repräsentative Referenzpunkt NMP-57 weist einen Beurteilungspegel im Freien von 52 dB und Spitzenpegel von 70 dB aus, was aus medizinischer Sicht unproblematisch ist. Eine Beurteilung für den Aufenthalt während der Tätigkeit auf Feldern ist aus medizinischer Sicht nicht erforderlich. Denn die strengsten Grenzwerte sind mit dem Schutz des Nachtschlafs in Innenräumen begründet und bei Tag sind keine wesentlichen Belästigungen zu erwarten, wenn im Freien vor Wohngebäuden die SchIV eingehalten wird und die Beurteilungspegel nicht um mehr als 3 dB angehoben werden."*

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Dem Gutachten ist aus humanmedizinischer Sicht eindeutig zu entnehmen, dass es durch den Baulärm zu keinen spontanen Aufwachreaktionen kommt – Spitzenpegel werden auch in der Bauphase und auf Freiflächen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten.

Eine vorhabensbedingte Gefährdung der Gesundheit oder eine unzumutbare Belästigung ist ausgeschlossen.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar. Allfällige Entschädigungsfragen sind Gegenstand des Grundeinlösungsverfahrens.

Für die Wohnliegenschaft Jetzing ist aufgrund der Trassenentfernung unter den festgelegten Maßnahmen weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase in relevanter Weise durch Staubimmissionen beeinflusst. Eine Grenzwertverletzung hinsichtlich des Staubbeitrags des Grundstücks 592 ist auch in der intensivsten Bauphase nicht zu erwarten.

Eine Gefährdung der Gesundheit bzw eine unzumutbare Belästigung oder auch eine Störung des Fluges von Hummeln ist auszuschließen.

Zu ergänzend erfolgten Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-14 Familie Mandorfer, Lindmairgut, schriftliche Stellungnahme vom 24.04.2017 (VHS S 14 ff)
Die Einschreiter sind als direkt im vorgesehenen Trassenstreifen wohnend und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000. Das Objekt Aistentalerstraße 8 ist im UVP-Projekt im Verzeichnis der Abbruchobjekte, EZ 08-01.02, zur Ablöse vorgesehen.

Die nicht als Bauland gewidmeten landwirtschaftlichen Nutzflächen der Einwender sind nur geringfügig vom Projekt betroffen. Es kann ausgeschlossen werden, dass diese landwirtschaftlich gewidmete Fläche in Folge der Projektumsetzung künftig nicht mehr sinnvoll genutzt werden kann oder diese Nutzung überhaupt unmöglich wird.

Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Die Behörde sieht aber auch hinsichtlich der vorhabensbedingt vorgesehenen Eingriffe das Eigentum der Einschreiter insgesamt nicht derart bedroht, dass eine nach der Verkehrsanschauung übliche bestimmungsgemäße Nutzung bzw. Verwertung beeinträchtigt bzw. unmöglich gemacht wird – und somit keinen unverhältnismäßigen Eingriff in das Eigentum des Einschreiters durch das gegenständliche Vorhaben.

Zur weiterhin möglichen Landwirtschaftlichen Nutzung wird seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen ausgeführt, dass „*die nicht als Bauland gewidmeten landwirtschaftlichen Nutzflächen der Einwender nur geringfügig vom Projekt betroffen sind. Es kann ausgeschlossen werden, dass diese landwirtschaftlich gewidmete Fläche in Folge der Projektumsetzung künftig nicht mehr sinnvoll genutzt werden kann oder diese Nutzung überhaupt unmöglich wird.*“

Die Jagd ist kein Gegenstand bzw Schutzgut der UVP.

Fragen der Grundeinlöse und Enteignungen, Entschädigunge sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Bezüglich der verbleibenden Nebengebäude werden unzulässige Erschütterungen bei Bau und Betrieb vermieden werden.

1.) Hinsichlich der Liegenschaft Aistentalerstraße 10, 4063 Hörsching kann den Projektunterlagen folgendes entnommen werden:
„Das Objekt der Liegenschaft Aistentalerstraße 10 befindet sich im Nahbereich des Dauermesspunktes DMP-14 für welchen Immissionsmessungen in einer frühen Projektphase durchgeführt wurden. Dem Umfang des Untersuchungsrahmens und -raumes angepasst wurden umfangreiche messtechnische Erhebungen der schalltechnischen Ist-Situation vorgenommen. Zudem wurde aufgrund der Nachforderung der Sachverständigen eine ergänzende, messtechnische Bestandsaufnahme (2015) durchgeführt. Eine weitere Ausdehnung der bereits in einem sehr hohen Ausmaß durchgeführten messtechnischen Erhebungen würde aus schalltechnischer Sicht zu keinen weiteren Maßnahmen oder anderen Ergebnissen führen.

2.) Die Liegenschaft Aistentalerstraße 10 liegt westlich des Objektes Lindenlacherstraße 2 und westlich des DMP-14. Für den Bereich der genannten Liegenschaften sind aktive Maßnahmen - nördlich der Bahnanlagen mit einer Ausführungshöhe von bis zu 4 m und zudem eine Lärmschutzwand zwischen den beiden Strecken mit einer Ausführungshöhe von 2 m, jeweils über Schienenoberkante - geplant. Zudem sind zusätzliche objektseitige Schallschutzmaßnahmen unter anderem am genannten Objekt Aistentalerstraße 10 zur Einhaltung der abgeleiteten Grenzwerte vorgesehen. Die Festlegung der Maßnahmen erfolgte auf Basis der Nachtgrenzwerte, da diese strenger sind als die Grenzwerte zur Tagzeit. Im Übrigen ist festzuhalten, dass von der Bahnstrecke tags niedrigere Emissionen ausgehen als vergleichsweise nachts (22:00 - 06:00 Uhr). Hinsichtlich des Lebensraumes außerhalb der Gebäude ist anzumerken, dass den besonderen Immissionsschutzvorschriften folgend, primär die Einhaltung der Grenzwerte durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen, nachgekommen wurde.
Die Umweltverträglichkeitserklärung zum Abschnitt Linz – Marchtrenk wurde unter Anwendung facheinschlägiger Normen und Richtlinien erstellt und beinhaltet zudem ein Beweissicherungskonzept für die Bauphase, für den Bahnbetrieb sowie für die Anlagengeräusche. Zur Überprüfung der

Immissionsgrenzwerte gemäß SchIV sowie der mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung sind entsprechende messtechnische Nachkontrollen vorgesehen.

3.) Ausführungen zur Thematik Immissionsmessungen, Immissionsberechnung können der Schalltechnischen Ergänzung inkl. humanmedizinischer Beurteilung (Einlage 09-01.08) im Kapitel 2.2 entnommen werden."

Soferne durch die Verlegung der Trasse der Brunnen tatsächlich verloren ginge, ist seitens der Konsenswerberin rechtzeitig vor Baubeginn ein gleichwertiger Ersatz zu schaffen. (Siehe Maßnahme 39 der Nebenbestimmungen). Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper grundsätzlich ausgeschlossen werden. Qualitative Belastungen des Grundwasserkörpers erschütterungsbedingt in Form von Trübungen während der Bauphase nicht grundsätzlich, aber weitestgehend (max. 10m um den Eingriffsort) auszuschließen.

Es werden keine unzumutbaren Staubimmissionen prognostiziert. Die Immission von Schadstoffen wird nach dem Stand der Technik begrenzt.

Eine Gefährdung der Gesundheit bzw eine unzumutbare Belästigung oder auch eine Störung des Fluges von Hummeln ist auszuschließen.

D31-15.Familie Ing. Mag. (FH) Karl Ferdinand Velechovsky, Nußböckgut, und Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Die Familie Velechovsky ist als in der Nähe des Vorhabens wohnende (220 m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000. Der Einschreiterin Heidemaria Roithmeier kommt als Bestangeberin ebenfalls Parteistellung zu, nicht jedoch der Familie Velechovsky als Bestandnehmerin der Grundstücke von Frau Roithmeier.

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch im Hinblick auf das Ausgedingehaus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde. Trotz Verkehrserhöhung und Geschwindigkeitserhöhung gegenüber dem Bestand eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastung um 3 dB ergeben. Bei Einhaltung der im Vorhaben vorgesehenen bzw zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen (Objektschutzmaßnahmen) kommt es zu keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung.

Dem Gutachten ist aus humanmedizinischer Sicht eindeutig zu entnehmen, dass es durch den Baulärm zu keinen spontanen Aufwachreaktionen kommt, da in der Nacht nicht gebaut wird. Beurteilungspegel von 47 dB und Spitzenpegel von 73 dB werden, da ortsüblich niedrig, auch in der Bauphase und auf Freiflächen die Grenze der Zumutbarkeit nicht überschreiten.

Zusammenfassend kommt der humanmedizinische Sachverständige zum Schluss, „*dass auch die Expositionserhebung für die Familie Velechovsky dem Stand der lärmhygienischen Forschung entspricht, dass gesundheitsschädliche Auswirkungen nach vorliegenden Prognosen auszuschließen sind und dass die Prognosen nach Fertigstellung messtechnisch überprüft werden*.“

Der Einsatz von Lärmschutzfenstern mit einem gleichen Erscheinungsbild wie die bisherigen stellt kein technisches Problem dar.

Nach der Darlegung des lärmschutztechnischen Sachverständigen entspricht der Referenzpunkt NMP-3 sowohl den Bestand als auch für das Projekt dem lärmexponiertesten Immissionspunkt für das Objekt Gaumberg Nr. 6.

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wurden jedoch die Ausführung eines zusätzlichen Mess- und Berechnungspunkt repräsentativ für den Bereich der Gaumbergstraße 90 („Ausgedingehaus“) und Liebermannweg vorgeschlagen.

Die Messungen am zusätzlichen repräsentativen Messpunkt Liebermannweg 42, 4060 Leonding sind erfolgt (siehe Schalltechnischer Bericht, Ergänzende Messungen 2017 vom 30.06.2017, Einlagezahl 07-01.08).

Durch die im Vorhaben vorgesehene Objektschutzmaßnahmen sind auch nach Durchführung der ergänzenden Messung jedenfalls Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen der Anrainer und Kunden des Nußböckguts auszuschließen.

Eine Substanzvernichtung ist nicht zu befürchten.

Fragen der Grundeinlöse und Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch Bauarbeiten und durch Baustoffe / Bauhilfsstoffe, die im Zuge der Bauarbeiten Verwendung finden ausgelöste qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers können allerdings nicht grundsätzlich, aber weitestgehend ausgeschlossen werden. Überschreitungen von Parameterwerten gem. Trinkwasserverordnung sind aber unwahr-

scheinlich. Während des Regelbetriebes können qualitative Belastungen des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden.

Die Ausführung eines Versickerungsbeckens zielt darauf ab, einen bestehenden Missstand abzustellen und eine Entwässerung nach Stand der Technik herzustellen.

Aus wasserbautechnischer Sicht spricht aus fachlicher Sicht nichts dagegen, beide Becken (VB01 und Versickerungsbecken für Außengebietswässer) zusammenzulegen - entsprechende Lösungen wären im Rahmen der Detailplanung zu untersuchen und Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens.

Aus gewässerökologischer Sicht wird bestätigt, dass durch das Versickerungsbecken Pflanzenlebensraum und Strukturelemente verloren gehen. Für den Verlust von Pflanzenlebensraum und Strukturelementen wird entsprechender Ausgleich geschaffen.

Die dauernde Flächenbeanspruchung verursacht keine Existenzbedrohung des Betriebes.

Durch die Errichtung des „Radweges“ wird eine durch das Vorhhaben unterbrochenen Verkehrsanlage gem § 20 EisbG wiederhergestellt und ist somit aus derzeitiger Sicht für den Bau der Eisenbahn erforderlich. Im Zuge des gegenständlichen grundsätzlichen Genehmigungsverfahrens liegt jedenfalls kein unzulässiger Eingriff in das Eigentumsrecht vor.

Hinsichtlich der befürchteten Sperre öffentlicher Straßen wird auf § 20 EisbG verwiesen. Darüber hinaus kann diese Einwendung von einer Partei gemäß § 19 Abs 1 Z1 nicht wirksam im UVP-Verfahren vorgebracht werden.

Eine Gefährdung der Gesundheit bzw eine unzumutbare Belästigung oder auch eine Störung des Fluges von Hummeln ist auszuschließen.

Angemerkt wird, dass fast alle Vitis-vinifera-Reben zweigeschlechtlich sind, sie befruchten sich also selbst. Die Blüte ist für das Auge ein kaum wahrnehmbarer Vorgang. Die Bestäubung erfolgt, indem der männliche Pollen an dem feuchten, weiblichen Frucht-knoten haften bleibt. (http://www.weinkenner.de/) Somit findet Fremdbestäubung beim Wein hauptsächlich durch den Wind und nur zum Teil auch durch Bienen oder Hummeln statt.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Aussagen der Sachverständigen verwiesen.

Entsprechende Messungen des Staubeitrags während der Bauphase vorgesehen, wobei der Abschnitt Leonding auch besondere Berücksichtigung findet.

Durch das gegenständliche Projekt mit den bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind gegenüber dem Bestand Lärmreduzierungen um 5 dB bei Tagzeit zu erwarten und ist eine nachteilige Auswirkung gegenüber dem bisherigen Bestand nicht abzuleiten.

D31-16 Familie Franz Böhm und Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnende und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Bahnerschütterungen werden in der Entfernung dieses Gebäudes von der Trasse keine unzumutbaren Immissionen hervorrufen. Dies gilt auch für Baustellenerschütterungen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird zur Lärmsituation ausgeführt, „*dass auch die Expositionserhebung für die Familie Böhm dem Stand der lärmhygienischen Forschung entspricht, dass gesundheitsschädliche Auswirkungen nach vorliegenden Prognosen auszuschließen sind und dass die Prognosen nach Fertigstellung messtechnisch überprüft werden. Mit Baulärm ist nur tagsüber zu rechnen, wobei die höchsten Spitzenpegel (86-94 dB) bei Einsatz eines Rammhammers zur Errichtung der Lärmschutzwände nur ca. einen Tag lang auftreten werden. Sonst liegen die Spitzenpegel durch den Baubetrieb zwischen 76 und 84 dB, was keine unzumutbaren Belästigungen erwarten lässt.“*

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird darauf hingewiesen, dass „*sich durch das Projekt gegenüber der Bestandssituation für den Wohnbereich des Vierkanthofes eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation im Ausmaß von mindestens 13 dB ergibt, was mehr als einer Halbierung der Lautheitsempfindung entspricht.*

Für betriebliche Tätigkeiten am Rübenlagerplatz sind im Freien, vor dem Wohnbereich des Vierkanthofes, mittlere Betriebslärmimmissionen in der Höhe von 37 dB und Spitzenpegel bis 54 dB angeführt. Diese Pegelwerte bewirken keinen zusätzlichen Einfluss auf das Gesamtgeräusch. Unzumutbare Beeinträchtigungen können mit Sicherheit ausgeschlossen werden.“

Ergänzend wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen unter Verweis auf die bereits erfolgten Stellungnahmen des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung ausgeführt:

„Familie Böhm, Oftering, Westbahnstraße 20, siehe auch Band 3 Seite 264 des Umweltverträglichkeitsgutachtens . Der Messpunkt NMP 30 ist lt. lärmtechnischem Sachverständigen für diesen Wohnort repräsentativ. Als Schallschutz ist eine 4 m hohe Lärmschutzwand und zusätzlicher Objektschutz an den Fassaden vorgesehen. An diesem Standort sind die Grenzwerte der SCHIV, ergänzt durch das Spitzenlärmkriterium, aus medizinischer Sicht anwendbar. Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen sind bei Durchführung der vorgesehenen oder durch Auflagen festgelegten Schallschutzmaßnahmen nicht zu erwarten. Zwar ist der NMP 30 für den

Wohnort Westbahnstraße 20, Oftering, nicht repräsentativ, sodass eine zusätzliche Messung an der Südwestecke dieses Wohnhauses zu empfehlen wäre, aber an den bereits geplanten Schallschutzmaßnahmen ist durch diese Kontrollmessung keine Änderung zu erwarten.“

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wurde es *„unter Berücksichtigung der vom Verhandlungsleiter vorgegebenen Fragestellung für zweckmäßig erachtet einen zusätzlichen Mess- und Berechnungspunkt repräsentativ für den Bereich der Westbahnstraße 20, zweckmäßig im Bereich der südwestlichen Hausecke des Objektes Westbahnstraße 20 auszuführen.*“

Die vom lärmtechnischen Sachverständigen vorgeschlagene ergänzende Messung wurde durchgeführt (siehe Schalltechnischer Bericht, Ergänzende Messungen 2017 vom 20.06.2017, Einlagezahl 07-01.08.)

An der Einschätzung, dass durch die im Vorhaben vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen unabhängig von Messungen jedenfalls Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen auszuschließen sind ändert sich durch die durchgeführte Messung nichts.

Fragen von Entschädigungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die Liegenschaften der Fam. Böhm liegen an einem neuralgischen Bereich in Bezug zur Trasse, weshalb für den Bau und Betrieb besondere Maßnahmen vorgesehen sind, welche die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen soll. Unzulässige Emissionen von Staub oder Spritzmittel treten bei Einhaltung der im Vorhaben selbst dargelegten und zusätzlich als Nebenbestimmung vorgeschriebenen Maßnahmen nicht auf.

Eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen durch elektromagnetische Felder ist nicht gegeben. Bei derart niedrigen Referenzwerten ist auch eine Störung des Fluges von Fluginsekten auszuschließen.

Aus humanmedizinischer Sicht „*sind Gesundheitsgefährdende oder unzumutbar belästigende Erschütterungen durch das Projekt für die Familie Böhm auszuschließen*.“

Hinsichtlich der befürchteten Aussparung von „*Risikobereichen zwischen Bahn-Km 202,5 und 203 die insbesondere im Falle eine Zugunfalls als quasi „Auffangzonen“ für die Züge dienen sollen*“ wird seitens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigenausgeführt, dass diese ihm „*unbekannt sind sowie auch in den Unterlagen nicht dargestellt werden und können daher auch nicht im Bereich des Vierkanthofs der Familien Böhm „ausgespart werden“.*

Die Frage, ob ein ordentlicher und sicherer Eisenbahnbetrieb möglich sein wird ist Gegenstand des nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens unter Mitanwendung des EisbG.

Alle aus der Grundbeanspruchung resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HlG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes können ausgeschlossen werden. Durch Bauarbeiten ausgelöste qualitative sowie durch Baustoffe / Bauhilfsstoffe verursachte Beeinträchtigungen des Grundwassers können allerdings nicht grundsätzlich, aber weitestgehend ausgeschlossen werden. Überschreitungen von Parameterwerten gem. Trinkwasserverordnung sind aber unwahrscheinlich. Während des Regelbetriebes können qualitative Belastungen des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden.

D31- 17 Familie Edlmayr und Harrer
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (ca 300 m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Unzumutbare Erschütterungen sind für das angeführte Objektauszuschließen.

Zur Lärmsituation wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ausgeführt, dass *„dieses Wohnobjekt ca. 300 m vom Baugeschehen entfernt und weist laut EZ 04-01.16 eine mittlere Baulärmimmission bei Tag von ca. 50 dB auf. Am Referenzpunkt NMP-10, der für die lärmexponierten Wohnbereiche in Jetzing repräsentativ ist, wird ein Beurteilungspegel von 52 dB und Spitzenpegel bis 70 dB prognostiziert (EZ 04-01.01). Letzterer wird nur kurzzeitig beim Einsatz eines Rammhammers zur Fundamentierung der Lärmschutzwand erreicht. Für die übrigen Bauarbeiten werden um ca. 10 dB niedrigere Spitzenpegel prognostiziert. Damit sind unzumutbare Belästigungen durch Baulärm auszuschließen. Aufwachreaktionen sind nicht zu erwarten, da nachts nicht gebaut wird.“*

Seitens des Sachverständigen für Luft und Klima wird ausgeführt, dass *„die Wohnliegenschaft Jetzing ist aufgrund der Trassenentfernung unter den festgelegten Maßnahmen weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase in relevanter Weise beeinflusst.“*

Alle aus der Grundbeanspruchung resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurtei-len und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde

Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Eine Gefährdung der Gesundheit bzw eine unzumutbare Belästigung oder auch eine Störung des Fluges von Hummeln ist auszuschließen.

Nordwestseitig der Trasse sind negative Auswirkungen durch Beschattung sind eher auszuschließen, südostseitig der Trasse sind negative Auswirkungen durch Beschattung sind mit der Lärmschutzwand im Nordwesten jedenfalls auszuschließen.

Durch die geplante geordnete Bahnentwässerung können auch Vernässungen auf dem Grundstück 578 KG 45309 (Rufling) ausgeschlossen werden.

Quantitative Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes während der Bauphase bzw. des Regelbetriebes auszuschließen, sowohl quantitative als auch qualitative Auswirkungen auf die angesprochene Grundwassernutzung ausgeschlossen werden.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar.

D31- 18. Familie Josef Lehner und Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung sowie schriftliche Stellungnahme vom 30.06.2107

Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (ca 400 m) und von projektbedingten Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Aus humanmedizinischer Sicht wird ausgeführt, dass „*für das ca. 400 m vom Baugeschehen entfernte Wohnobjekt wurden Tagesschallpegel von ca. 50 dB und Spitzenpegel von ca. 55 dB bzw. kurzzeitig bei Fundamentierung der Lärmschutzwand von bis zu 65 dB prognostiziert, was keine unzumutbaren Belästigungen oder Einschränkungen von Erholungsmöglichkeiten erwarten lässt*.“

Hinsichtlich des Schienenlärms wird aus lärmtechnischer Sicht bestätigt, dass „*die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass durch das Projekt mit Hilfe der vorgesehenen Lärmschutzwand sich trotz Verkehrserhöhung und Geschwindigkeitserhöhung gegenüber dem Bestand eine Reduzierung der Verkehrslärmbelastung um 1-3 dB ergeben. Die Grenzwerte nach SchIV von 65/55 dB werden eingehalten*.“

Ergänzend wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen unter Verweis auf die bereits erfolgten Stellungnahmen des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung ausgeführt:

„*Familie Lehner, Messpunkt DMP 15 erfasst die Belastung an diesem Anwesen. An diesem Standort sind die Grenzwerte der SchIV, ergänzt durch das Spitzenlärmkriterium, aus medizinischer Sicht anwendbar. Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen sind bei Durchführung der vorgesehenen oder durch Auflagen festgelegten Schallschutzmaßnahmen nicht zu erwarten.*“ Diese Aussage wird auch aus lärmtechnischer Sicht bestätigt.

Ein repräsentativer Meßpunkt liegt somit vor.

Hinsichtlich der befürchteten Immissionen durch Baustaub wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass „die große Entfernung zum Baugeschehen und das Fehlen einer Baustraße in diesem Bereich Beeinträchtigungen der Wohnqualität der Familie J. Lehner durch Baustäube unwahrscheinlich machen. Außerdem sind ausreichende Vorsorgemaßnahmen getroffen.

Eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen durch elektromagnetische Felder ist nicht gegeben. Bei derart niedrigen Referenzwerten ist auch eine Störung des Fluges von Fluginsekten auszuschließen.

Alle aus der Grundbeanspruchung resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurtei-len und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Künftig wird das Anwesen rd. 400 m nördlich der geplanten Trasse, somit grundwasserstromaufwärts zu liegen kommen. Eine quantitative bzw. qualitative Beeinträchtigung dieser Grundwas-

sernutzung ist daher auf Grund der Entfernung sowie der grundwasserstromaufwärts gelegenen Lage grundsätzlich auszuschließen.

Zur vorhabensgemäß vorgesehenen Verlegung der Trasse siehe allgemein oben.

D31- 19 Familie Michael Mayr
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens (325,75m) wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des humanmedizinischen sachverständigen wird ausgeführt, dass „*für diesen Standort eine mittlere Baulärmimmission bei Tagzeit von ca. 55 dB und nur kurzzeitig Spitzenpegel bis 68 dB prognostiziert werden, was keine unzumutbaren Belästigungen erwarten lässt. Messtechnische Überprüfungen der Prognosen wurden als Auflage vorgeschrieben.*“

Zum Schienenlärm wird seitens des lärmtechnischen Sachverständigen ausgeführt, dass „die Ergebnisse der Untersuchung für den Nachbarbereich zeigen, dass durch das Projekt mit Hilfe der vorgesehenen Lärmschutzwand sich aufgrund der wesentlichen Annäherung und die Verkehrserhöhung und Geschwindigkeitserhöhung gegenüber dem Bestand eine Erhöhung der Verkehrslärmbelastung um 7 dB ergibt. Die Grenzwerte nach SchIV von 60/55 dB werden eingehalten.

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Ergänzend wurde vom humanmedizinischen Sachverständigen unter Verweis auf die bereits erfolgten Stellungnahmen des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung ausgeführt:

„*Familie Lehner, Messpunkt DMP 15 erfasst die Belastung an diesem Anwesen. An diesem Standort sind die Grenzwerte der SchIV, ergänzt durch das Spitzenlärmkriterium, aus medizinischer Sicht anwendbar. Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen sind bei Durchführung der vorgesehenen oder durch Auflagen festgelegten Schallschutzmaßnahmen nicht zu erwarten.*“ Diese Aussage wird auch aus lärmtechnischer Sicht bestätigt.

Ein repräsentativer Meßpunkt liegt somit vor.

Alle aus der Grundbeanspruchung resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde

Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

„*Auf Grund der Entfernung vom Baugeschehen und der Bahntrasse ist am Wohnort der Familie Mayr*“ aus humanmedizinischer Sicht „*nicht mit projektbedingten Luftschadstoffen zu rechnen*.“

Eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen durch elektromagnetische Felder ist nicht gegeben. Bei derart niedrigen Referenzwerten ist auch eine Störung des Fluges von Fluginsekten auszuschließen.

Quantitative und qualitative Beeinträchtigungen der Grundwasserkörpers unter den Grundstücken der Einschreiter können ausgeschlossen werden.

Aus wildökologischer Sicht ist „*zusammenfassend eine erhöhte Verbißbelastung oder Erhöhung der Schalenwildschäden, verursacht durch die neue Bahntrasse nicht erkennbar.“* Diese Einwendung dient der objektiven Umweltvorsorge und stellt keine Nachbarschutzvorschrift dar. Sie kann daher von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht wirksam vorgebracht werden.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz oder zum Lagerhaus stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar.

D31-20 Thomas Josef Weigl
Der Einschreiter ist als in der Nähe des Vorhabens (325,75m) wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Der Sachverständige für Boden/Agrarwesen hält es „*auf Grund der bei Projektumsetzung vorgesehenen bzw. vorgeschriebenen Maßnahmen für ausgeschlossen, dass die Liegenschaften des-Einwenders zukünftig in der Nutzung wesentlich beeinträchtigt werden oder eine Nutzung überhaupt unmöglich wird.*“

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass es sich auf Grund der durchgeführten Untersuchungen, dass keine unzumutbaren und schon gar nicht gesundheitsgefährdende Immissionsbelastungen auftreten werden.

Eine Beeinflussung des Lebens und der Gesundheit der Menschen durch elektromagnetische Felder ist nicht gegeben. Bei derart niedrigen Referenzwerten ist auch eine Störung des Fluges von Fluginsekten auszuschließen.

Alle aus allfälliger Grundbeanspruchung, Zerschneidung oder vorgesehenes Aussiedlung der Hofstelle resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Ein gänzlicher Verlust der Existenzgrundlage ist bei einer Ausgangsfläche der Liegenschafen von 32,65 Hektar durch den Verlust von 10% der Ackerfläche jedenfalls nicht gegeben.

Hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen des Vorhabens durch Beschattung und Vernässung wird auf die entsprechenden fachlichen Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Eine quantitative oder qualitative Beeinträchtigung der Grundwassernutzung und eine Beeinträchtigung des Grundwassers unter den Grundstücken des Einschreiters kann grundsätzlich ausgeschlossen werden. Eine projektbedingte Gefährdung der Trinkwasserqualität ist in den grundwasserstromaufwärts gelegenen Brunnen auszuschließen.

Aus wildökologischer Sicht ist „*zusammenfassend eine erhöhte Verbissbelastung oder Erhöhung der Schalenwildschäden, verursacht durch die neue Bahntrasse nicht erkennbar*.“ Diese Einwendung dient der objektiven Umweltvorsorge und stellt keine Nachbarschutzvorschrift dar und kann somit von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht wirksam vorgebracht werden.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz oder zum Lagerhaus stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjektiv-öffentliches Recht dar.

Zudem im Zuge der mündlichen Verhandlung ergänzend erhobenen Vorbringen wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-21 Martha Bäck
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens (100 m) wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Alle aus allfälliger Grundbeanspruchung, Zerschneidung, verminderter Pachtertrag etc resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahn-anlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HlG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, das auf Grund der durchgeführten Untersuchungen keine unzumutbaren und schon gar nicht gesundheitsgefährdende Immissionsbelastungen auftreten werden. Insbesondere wird in dem mehr als 100 m von der Trasse entfernt gelegenen Wohnhaus beim Bau des Vorhabens keine unzumutbaren Erschütterungsimmissionen auftreten. Auch auch eine erschütterungsbedingte Gesundheitsgefährdung nach Betriebsaufnahme ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der befürchteten Lärmimmissionen wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ausgeführt, dass „*bei Tag am Wohnort der Familie Bäck mit Baulärmpegeln von ca. 50 dB und Spitzenpegeln von ca. 65 dB, kurzzeitig bei Fundamentierung der LSW auch bis zu 75 dB zu rechnen. Die Lärmschutzwände werden die gegenwärtige Bahnlärmbelastung (trotz Erhöhung von Zugzahl und Geschwindigkeit) von 52 auf 51 dB verringern und es werden keine störenden Erschütterungen durch den Bahnbetrieb auftreten. Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen durch projektbedingte Immissionen sind auf Grund der Prognosen auszuschließen. Die messtechnische Überprüfung der Prognosen ist nach Inbetriebnahme vorgesehen.*“ Und weiters „*Unter Hinweis auf meine Antworten zu den Stn D31.172, D31.211 und D31.389 wird ergänzt, dass für die Familie Bäck auch in der Bauphase keine Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen zu erwarten sind und auch keine Einschränkungen der Erholung und Pflege eines Patienten nach einem Insult. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind aus medizinischer Sicht nicht erforderlich, sondern nur die penible Einhaltung der bereits im Projekt vorgesehenen oder als zwingende Auflagen vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen*.“

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Aus humanmedizinischer Sicht sind „*die im Projekt vorgesehenen oder als zwingende Auflagen vorgeschriebenen Staubschutz-Schutzmaßnahmen ausreichend, um auch am Wohnort der Familie Bäck unzumutbare Belästigungen und eine Gesundheitsgefährdung zu verhindern.*“

Alle aus allfälliger Grundbeanspruchung, Zerschneidung oder verminderte Bewirtschaftbarkeit resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Vorbringen hinsichtlich Grundeinlöse und Entschädigungen waren somit zurückzuweisen und auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahn-anlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann. Ein weiterer Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte erfolgt nicht.

Unterbrochene Verkehrsanlagen sind gem § 20 EisbG in geeigneter Weise wiederherzustellen. Projektbestandteil ist, dass auch in der Bauphase die Wegebeziehungen und Zufahrten zu den Grundstücken aufrechterhalten werden sollen. Nach Aussage der Antragstellerin ist über die nördlich und südlich angrenzenden öffentlichen Straßen weiterhin eine Zufahrt auf das betreffende Grundstück möglich (auch in der Bauphase).

D31-22 Familie Karl Eichhorn und Georg Durstberger
Die Einschreiter ist als in der Nähe des Vorhabens (100 m) wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird darauf hingewiesen, dass der Flächenverlust insgesamt aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors verhältnismäßig gering sein wird. Alle aus allfälliger Grundbeanspruchung, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit oder verlängerten Zufahrten resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahn-anlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch.

Die Lage des Rückhaltebeckens RHB06 bei km 193,5 ist aus der Sicht des wasserbautechnischen Sachverständigen an dieser Stelle erforderlich.

Aus humanmedizinischer Sicht wird bestätigt, dass „*die im Projekt vorgesehenen und durch Auflagen vorgeschriebenen Staubschutzmaßnahmen unzumutbare Belästigung und eine Gesundheitsgefährdung der Einschreiter verhindern.*“ Und zu den vorhabensbedingten Lärmimmissionen:“ „*Wohn-, Erholungs- und Arbeitszwecke“ sind auf den genannten Liegenschaften in keiner Weise durch das Projekt beeinträchtigt. Das Wohnhaus ist ca. 800 m von der Neubaustrecke entfernt und von keiner projektbedingten Immissionserhöhung in der Betriebsphase betroffen. Baulärm beschränkt sich auf den Tagzeitraum und die Pegel bleiben hier unter 45 dB.“* Zu den befürchteten elektromagnetischen Feldern*:“ Auf Grund der großen Entfernung von der Bahntrasse sind Auswirkungen von Bahnstromfeldern hier sicher auszu-schließen.“*

D31- 23. Familie Anita und Mag. Hans Keplinger
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens (500 m) wohnend jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen „*ist das Wohnhaus der Familie Keplinger von keinen unzumutbar belästigenden Immissionen des Projektes betroffen. Die Kriterien der SchIV werden eingehalten.*“ Die von der Antragstellerin durchgeführten Erhebungen und Planungen zu Schallimmissionen entsprechen dem Stand der Technik und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Messungen sind daher nur dann erforderlich, wenn der durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung - was im gegenständlichen Fall nicht zutrifft - nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen notwendig machen würde.

Hinsichtlich des Baulärms wird seitens des Sachverständigen ausgeführt, dass „*das Öffnen der Fenster weiterhin möglich sein wird, ohne dass es durch Lärm zu einer Gesundheitsgefährdung kommt, ebenso der Aufenthalt im Freien zu Erholungszwecken.“* Und zu den befürchteten Staubimmissionen:“ *Beim Wohnhaus der Familie Keplinger sind keine Verschlechterungen der Luftqualität und resultierende Gesundheitsgefährdungen durch das Projekt zu erwarten, auch nicht in der Bauphase.*“ Ebenso tritt keine Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder ein.

Durch das Vorhaben dürften keine Flächenverluste und auch keine Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors bestehen. Die Jagd ist kein Gegenstand der UVP. Alle aus verminderte Bewirtschaftbarkeit und Verminderung des Jagdertrages und des Jagdzinses resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und allenfalls zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentums-

eingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Quantitative und qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser sowie eine projektbedingte Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität im Hausbrunnen können daher nicht zuletzt auf Grund der Entfernung der Grundwassernutzung zur Trasse ausgeschlossen werden.

D31-24. Familie Hans Lughammer, Kirchwegergut, Stellungnahme vom 03.04.2017, und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens (250 m) wohnend und von Grundbeanspruchung betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Zur befürchteten künftigen Lärmbelastung wird aus humanmedizinischer Sicht ausgeführt, dass „*Für diesen (laut schalltechnischem SV ca. 250 m von der Bahntrasse entfernten) Wohnort der Familie Lughammer die Prognosen ergaben, dass es zu einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung kommt, wobei die Kriterien der SchIV aber eingehalten werden und keine unzumutbaren Belästigungen durch projektbedingten Lärm zu erwarten sind. Eine schalltechnische Überprüfung der Prognose für den Nachtzeitraum sollte nach Betriebsbeginn erfolgen. Ergibt diese Kontrolle einen Beurteilungspegel über 55 dB in der Nacht (oder eine Zunahme gegenüber der Bestandssituation um mehr als 10 dB), wird empfohlen, den Bewohnern für Schlaf- und Wohnräume den kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern anzubieten.“*

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Hinsichtlich des Baulärms wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ausgeführt, dass “*Eine worst case Berechnung vor dem Wohnhaus der Einschreiter einen Baulärm bei Tagzeit mit 51 dB im Freien und Spitzenpegel bis 69 dB ergab , was nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung nicht zu wesentlichen Belästigungen führt. Nächtliche Baulärmspitzen sind nicht zu erwarten und daher auch keine Weckreaktionen. Falls aber die Kontrolle der Beurteilungspegel in der Nacht doch den Einbau von Schallschutzfenstern in Schlafzimmern empfehlenswert erscheinen lässt, sollten Sie selbstverständlich an den Bestand angepasst werden.“* Spitzenpegel hinsichtlich des späteren Schienenlärms wurden berücksichtigt.

Aus Sicht des humanmedizinischen Sachverständigenwird bei einem Aufenthalt im Freien oder beim Öffnen der Fenster keine Gesundheitsgefährdung eintreten, wohl aber eine (zumutbare) Belästigung.

Durch das Vorhaben ist Parzelle 1614 zu 5-8 % vom Vorhaben betroffen, Die sonstigen Liegenschaften der Einschreiter sind durch projektbedingte Grundbeanspruchung nicht betroffen. Aus Sicht des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen „*besteht nur ein sehr geringer Flächenverlust und damit auch keine Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors. aufgrund der äußerst geringen Flächeninanspruchnahme für die Bahntrasse und deren Begleitmaßnahmen kein wesentlicher Substanzverlust entsteht und damit keine Gefährdung des Eigentums bzw. der dinglicher Rechte dem Eigentümer.*“ Die Jagd ist kein Gegenstand der UVP. Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und Verminderung des Jagdertrages und des Jagdzinses resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahn-anlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Aus humanmedizinischer Sicht wird zur befürchteten Staubbelastung festgehalten, dass „*durch die Entfernung von der Bahntrasse und der nächsten Baustraße keine Beeinträchtigungen durch projektbedingte Luftschadstoffe zu befürchten sind. Die LKW-Zunahme auf der Flughafenstraße wird während der Bauzeit maximal 8% erreichen.“* Zu den Erschütterungen: *„Belästigungen durch Erschütterungen sind an diesem Wohnort nicht zu erwarten.“* Ebenso tritt keine Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder ein.

Quantitative und qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser hinsichtlich des Hausbrunnens können ausgeschlossen werden.

Die vorhabensbedingt längere Anfahrt des Einschreiters zum Rübenverladeplatz oder zum Lagerhaus stellt kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehendes subjek-tiv-öffentliches Recht dar.

Zum in der mündlichen Verhandlung ergänzend erfolgten Vorbringen wird auf die in der Verhandlungsschrift protokolliereten Stellungnahme der Sachverständigen verwiesen.

D31-25 Familie Heinrich Mayr, Mayrhausergut und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung und ergänzende Stellungnahme vom 11.10.2017
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (600 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird festgehalten, dass durch die vorhabensbedingten Grundbeanspruchung (Parzellen 1662/1 , 1670/1 und 1670/2) „*– verglichen mit den sehr großen im Eigentum befindlichen Grundflächen – nur ein sehr geringer Flächenverlust und damit auch keine Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors entsteht.*“ Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die angeführten Projekte Hochwasserschutzdamm, Radweg und Umfahrung Breitbrunn sind keine Bestandteile des ÖBB-Projektes und werden daher (derzeit) gegenständlich nicht in die Beurteilung einbezogen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird festgehalten, dass „*das Wohnhaus der Familie Mayr in Hörsching, Paschingerstraße 32 von der Neubaustrecke ca. 600 m entfernt ist. Eine Gefährdung oder erhebliche Belästigung durch das Projekt ist hier nicht zu erwarten, sondern eine Abnahme der Lärmbelastung in der Nacht von 51 auf 49 dB.“*

Zu dem in der mündlichen Verhandlung ergänzend erhobenen Vorbringen wird auf die protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift hingewiesen.

D31- 26. Familie Manfred Mayr und Stefan Dallinger und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung (VHS S 82)
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird festgehalten, dass durch die vorhabensbedingten Grundbeanspruchung (Parzellen 579, 593 und 325) „*aufgrund der äußerst geringen Flächeninanspruchnahme für die Bahntrasse und deren Begleitmaßnahmen kein wesentlicher Substanzverlust entsteht und damit keine Gefährdung des Eigentums bzw. der dinglicher Rechte dem Eigentümer.*“ Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird festge-

halten, dass durch die vorhabensbedingten Grundbeanspruchung (Parzellen 1662/1 , 1670/1 und 1670/2) „– verglichen mit den sehr großen im Eigentum befindlichen Grundflächen – nur ein sehr geringer Flächenverlust und damit auch keine Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors entsteht.“ Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Zum Rückhaltedamm siehe die Stellungnahme des wasserbautechnischen Sachverständigen.

Zur befürchteten Staubbelastung wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass „*durch die große Entfernung dieses Wohnortes vom Baugeschehen hier mit keiner projektbedingten Staub- und Feinstaubbelastung zu rechnen ist*.“ Und zum Lärm: „*Die Prognosen für diesen Wohnort ergaben für Baulärm ca. 50 dB, mit Spitzen bis ca. 60 dB und für kurze Zeit bis maximal 70 dB, was zumutbar ist. Schienenverkehrslärm wird in der Betriebsphase nicht merkbar zunehmen. Die genannten Befürchtungen sind daher unbegründet*.“

Projektbedingte Beeinträchtigungen der Grund- und Trinkwasserqualität sind an diesem Standort auszuschließen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-27 Familie Hans Schuster und Barbara Reininger und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (350 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Seitens des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen wird festgehalten, dass „*von allen von den Eigentümern genannten Grundstücken – nach Stand der Planung – nur die bezeichneten Parzellen 3502, 3503,3504 und 3507 von dem Vorhaben berührt werden. Damit entsteht – verglichen*

mit den sehr großen im Eigentum oder in Bewirtschaftung befindlichen Grundflächen – nur ein sehr geringer Flächenverlust und damit auch keine wesentliche Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors." Es erfolgt dadurch „*kein wesentlicher Substanzverlust und damit keine Gefährdung des Eigentums bzw. der dinglicher Rechte dem Eigentümer.*"

Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu ent-schädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Gelän-destreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Zur befürchteten Staubbelastung wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass „*durch die große Entfernung dieses Wohnortes vom Baugeschehen hier mit keiner projektbedingten Staub- und Feinstaubbelastung zu rechnen ist." Und zum Lärm: „Die Prognosen für diesen Wohnort ergaben für Baulärm ca. 50 dB, mit Spitzen bis ca. 60 dB und für kurze Zeit bis maximal 70 dB, was zumutbar ist. Schienenverkehrslärm wird in der Betriebsphase nicht merkbar zunehmen. Die genannten Befürchtungen sind daher unbe-gründet.*"

Hinsichtlich der befürchteten Lärmbelastung führt der humanmedizinische Sachverständige aus, dass „*das Wohnhaus der Familie Schuster in Marchtrenk, Niederperwenderstraße 11 in einer Entfernung von ca. 350 m der Bestandsstrecke liegt. Bei Tag werden Baulärmpegel von 45 dB, Spitzenpegel von 55 dB und über kurze Zeit maximale Spitzenpegel bis 65 dB prognostiziert, was aus medizinischer Sicht zumutbar ist. In der Betriebsphase wird eine Zunahme der Nachtpegel von 50 auf 55 dB und die Einhaltung der SchIV prognostiziert. Wenn die messtechnische Beweissicherung nach Inbetriebnahme keine höheren Nachtpegel ergibt, ist diese Belastung als zumutbar zu klassifizieren. Andernfalls müsste objekt-seitiger Schallschutz nachgerüstet werden*."

Der Ist-Zustand des Lärms wurde von der Antragstellerin durch auf Messungen basierende rechnerische Ermittlung des Ist-Zustands ermittelt, wobei diese Methode nach Bestätigung der Sachverständigen dem Stand der Technik entspricht und aus der Sicht der Behörde auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend vorgenommen wurde.

Spitzenpegel, sowohl Baubedingt als auch hinsichtlich des Schienenlärms wurden vom lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen geprüft. Spontane Aufwachreaktionen durch Baulärm sind nicht möglich, da in der Nacht nicht gebaut wird Spitzenpegel die zu spontanen Aufwachreaktionen führen sind auch durch den Schienenlärm nicht im zu erwarten. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird festgehalten, dass „*ein Aufenthalt im Garten und ein Öffnen der Fenster wird weiterhin ohne Gefährdung der Gesundheit möglich sein. Mit projektbedingten Belästigungen ist aber zu rechnen. Nach den vorliegenden Prognosen werden diese die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten.“*

Es erfolgt keine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch elektromagnetische Felder.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31- 28 Peter Eßbichl und Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Der Einschreiter ist als von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Gesundheitsgefährdende Schadstoffeinträge durch das Projekt sind an den genannten Liegenschaften nicht zu erwarten. Vorsorgemaßnahmen wurden von den UVP-SV für Agrarwesen (LW) und Abfallwirtschaft (AW) überprüft und für ausreichend befunden.

Hinsichtlich der vorhabensbedingt befürchteten Vernässung wird auf das wasserbautechnischen Sachverständigen verwiesen.

Die Errichtung von aus Sicht des Einwenders zu schmalen öffentlichen Straßen für den landwirtschaftlichen Verkehr stellt keine unzumutbare Belästigung im Sinne des UVP-G 2000 dar. Die konkrete Planung der durch das Vorhaben zu ändernder/errichtender Verkehrswege ist Gegenstand des nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens sowie des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Oberöstereichischen Landesregierung.

Seitens des Gutachters für Raumplanung wird zur vorgesehenen Grundinanspruchnahme ausgeführt, dass „*aufgrund dieser geringen Flächeninanspruchnahme kein wesentlicher Substanzverlust entsteht und damit keine Gefährdung des Eigentums bzw. der dinglicher Rechte dem Eigentümer*.“ Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforder-

lich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vorgaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

D31- 29 Ehegatten Kurt Friedrich und Ulrike Gstöttner
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (350 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung „entsteht mit der Beanspruchung der genannten Flächen – verglichen mit den sehr großen im Eigentum oder in Bewirtschaftung befindlichen Grundflächen – ein spürbarer Flächenverlust und damit auch Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors. Aus Sicht des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen ist *„die Existenz des Betriebes ist durch diese Beanspruchungen nicht gefährdet."* Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Gesundheitsgefährdende Schadstoffeinträge durch das Projekt sind an den genannten Liegenschaften nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der vorhabensbedingt befürchteten Vernässung wird auf das wasserbautechnischen Sachverständigen verwiesen.

Die ergänzende Stellungnahme von Ing. Kurt Gstöttner, ebenfalls wh. Siglweg 1, 4061 Pasching im Zuge der Verhandlung war als verspätet zurückzuweisen. Eine Vertretung wurde nicht behauptet und eine Vollmacht nicht vorgelegt. Seitens der Behörde war auch nicht bekannt, ob es sich bei

dem Einschreiter um einen amtsbekannte Angehörigen (§ 36a AVG) bzw Haushaltsangehörigen handelt.

D31- 30 Familie Johann und Brigitte Kirchmayr und Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (300 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Aus der Sicht des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen ist „*die Beeinträchtigung des Betriebes während der Bauphase hoch. Die dauernde Beanspruchung von Ackerflächen wird die Existenz des Betriebes nicht gefährden*.“ Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass „Projektbedingte Erschütterungen bei dieser Entfernung nicht zu befürchten sind“. Zum Lärm führt der Sachverständige aus: „*Die Prognosen für den Wohnort der Familie Kirchmayr ergaben für die Betriebsphase eine Schallpegelerhöhung von 46 auf 53 dB bei Tag und von 47 auf 54 dB bei Nacht. Die Kriterien der SchIV werden eingehalten. Belästigungen werden vor allem zu Beginn der Betriebsphase auftreten, aber die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten. Eine Gesundheitsgefährdung durch anhaltende Schlafstörungen ist nicht zu befürchten*.“ Zum Licht: *„Nach den vorliegenden Planungsunterlagen sind keine Blendungswirkungen zu erwarten und eine unzumutbare Belästigung durch Ausleuchtung von Wohn- und Schlafräumen auszuschließen, wenn die für die Baustellenbeleuchtung vom Gutachter formulierte Auflage umgesetzt wird.*“. Der Vorschlag der Sachverständigen wurde als Maßnahme Nr. 9 als Nebenbestimmung in den Spruch dieses Bescheides übernommen.

Auf Grund der Entfernung der Grundwassernutzung zur künftigen Trasse können quantitative und qualitative Auswirkungen ausgeschlossen werden. Eine Gefährdung angrenzender Flächen durch bahnbedingte Oberflächenwässer kann ausgeschlossen werden.

Zu dem in der mündlichen Verhandlung ergänzend erfolgten Vorbringen wird auf die in der Verhandlungsschrift erfolgten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31- 31. Familie Hannes Mayrhofer, sowie ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung

Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (350 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Eine aus landwirtschaftlicher Betrachtung relevante Beanspruchung reduziert sich auf das Gst.Nr. 1661/1. Von den im Eigentum der Familie Kirchmayr befindlichen Grundstücken werden die Parzellen 1527/1 (nahezu gänzlich), 1527/2 zu ca. 40/50 % und die Parzelle 1539 gleichfalls zu ca. 50 % für die Trasse bzw. den Trassenkorridor in Anspruch genommen. Seitens des Sachverständigen für Raumplanung wird ausgeführt, dass *„mit der Beanspruchung der genannten Flächen– verglichen mit den relativ großen im Eigentum oder in Bewirtschaftung befindlichen Grundflächen – ein spürbarer Flächenverlust und damit auch Beeinträchtigung der Flächennutzung aufgrund der aktuellen Festlegung des Trassenkorridors entsteht.“* Die Beanspruchung von Ackerflächen wird aus der Sicht des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen die Existenz des Betriebes nicht gefährden. Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Enteignungen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Gesundheitsgefährdende Schadstoffeinträge durch das Projekt sind an den genannten Liegenschaften nicht zu erwarten. Vorsorgemaßnahmen wurden von den UVP-SV für Agrarwesen (LW) und Abfallwirtschaft (AW) überprüft und für ausreichend befunden.

Hinsichtlich der vorhabensbedingt befürchteten Vernässung wird auf das wasserbautechnischen Sachverständigen verwiesen.

Erschütterungsbedingte und durch elektromagnetische Felder bedingte unzumutbare Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen können ausgeschlossen werden.

Nachteilige Auswirkungen sind durch Lärm nicht zu erwarten. Für das Grundstück der Einschreiter sind Pegelwerte im Bereich von 50-60 dB zu erkennen. Die Werte liegen deutlich niedriger als übliche Widmungsgrenzwerte für Betriebsgebiet.

Eine Verschlechterung der persönlichen Verkehrssituation kann von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht wirksam vorgebracht werden, da es kein diesen zukommenden subjektiv-öffentliches Recht darstellt.

Zu den in der mündlichen Verhandlung durch Dipl.-Ing. Dr. Hannes Mayrhofer erfolgten ergänzenden Stellungnahmen wird unter dem Hinweis, dass seitens der Antragstellerin um eine grundsätzliche Genehmigung angesucht wurde, in der die grundsätzliche Zulässigkeit und Umweltverträglichkeit zu prüfen ist, auf die dort protokollierten Aussagen der Sachverständigen verwiesen.

D31- 32 Gerhard Rittenschober und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen verhandlung
Der Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (400 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird festgehalten, "*dass aufgrund dieser Flächeninanspruchnahme zumindest teilweise ein Substanzverlust entsteht, eine Gefährdung des Eigentums besteht aber nicht.*" Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Zum Schienenlärm wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ausgeführt, dass, „*beim Wohnhaus von Gerhard Rittenschober in Marchtrenk, Niederperwenderstraße 10, in einer Entfernung von ca. 400 m von der Bestandsstrecke, ist mit einer Zunahme der nächtlichen Lärmbelastung von 49 auf 54 dB zu rechnen, was nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung weder gesundheitsschädlich noch unzumutbar belästigend ist.*" Und zur befürchteten Staubbelastung *„In dieser Entfernung vom Projekt sind unzumutbar belästigende oder gesundheitsgefährdende Luftschadstoffe auszuschließen."* Ebenso sind Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen durch elektromagnetische Felder auszuschließen.

Hinsichtlich der befürchteten Grundwasserbeeinträchtigungen wird auf die entsprechende ausführliche Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Projektbedingte Immissionen, die gesundheitsgefährdend oder unzumutbar belästigend sein können, sind an diesem Wohnort auszuschließen.

Zu dem in der mündlichen Verhandlung ergänzend erhobenen Vorbringen wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D31-33. Familie Hans Sallmann
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (160 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird festgehalten, dass aufgrund der Flächeninanspruchnahme (Parzelle 1537/1 – Reduktion der Fläche um 45 %) zumindest teilweise ein Substanzverlust entsteht. Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Zum schienenlärm wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen festgehalten, dass *„der Wohnbereich des Vierkanthofes sich in einer Entfernung von ca. 160 m zur geplanten Bahntrasse befindet. Aus den Fassadenberechnungen ergab sich keine Notwendigkeit von Objektschutzmaßnahmen. Eine messtechnische Überprüfung der Schallprognosen ist nach Fertigstellung und Inbetriebnahme vorgesehen. Nach den vorliegenden Berechnungen ist für die Familie Sallmann keine Gefährdung oder unzumutbare Belästigung durch projektbedingten Lärm erkennbar. Ein Einbau von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ist aus medizinischer Sicht für den Schutz vor Schienenlärm bei diesem Wohnobjekt nicht erforderlich.“ Und hinsichtlich des Baulärms „Für den Referenzpunkt DMP-14, der stärker exponierter ist als der Wohnbereich von Aistentalerstraße 12, ist der Beurteilungspegel des Baulärms mit 56 dB und Spitzenpegel bis 70 dB und nur kurzzeitig (Rammhammereinsatz für Lärmschutzwand) bis 80 dB angegeben. Somit sind im Wohnbereich von Aistentalerstraße 12 keine unzumutbar belästigenden Baulärmimmissionen zu erwarten. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Bauphase spielt für die Lärmbelastung*

eine untergeordnete Rolle." Aufwachreaktionen während der Bauphase werden nicht eintreten, weil in der Nacht nicht gebaut wird. Spitzenpegel des Schienenlärms wurden von den Sachverständigen geprüft.

Schäden an Objekten, Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen durch Erschütterungen und Staubbelastung sind ausgeschlossen.

Hinsichtlich der befürchteten Vernässungen wird auf die Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik verwiesen.

D31-34 Familie Karl und Ingeborg Weber
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (300 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung entsteht aufgrund der vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahme kein Substanzverlust. Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.

Zur befürchteten Staubbelastung wird seitens des humanmedizinischen Sachverständigen ausgeführt, dass *„während der zwei- bis dreijährigen Bauzeit in diesem Abschnitt es durch die im Projekt vorgesehenen oder als Auflagen vorgeschriebenen Maßnahmen zu keiner unzumutbaren Staubbelästigung kommen wird. Eine messtechnische Beweissicherung ist während der Bauzeit in diesem Bereich vorgesehen."* Zur befürchteten Belästigung durch Licht: *„Wenn die für die Baustellenbeleuchtung formulierte Auflage umgesetzt wird, ist keine Beeinträchtigung durch projektbedingte Lichtimmissionen zu befürchten."* Zur befürchteten Belästigung durch Lärm: *„Für das Wohnobjekt Mitterbachhamerstraße 3 der Familie Weber in einer Entfernung von ca. 320 m von der Bestandsstrecke wird ein Baulärm von ca. 50 dB mit Spitzen von 60 dB und kurzzeitig bis 70 dB prognostiziert, was keine unzumutbaren Belästigungen erwarten lässt. Der nächtliche Schienenverkehrslärm in der Betriebsphase wird durch das Projekt gegenüber dem Bestand von 55 dB auf 50 dB reduziert. Die bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen werden also trotz Geschwindigkeits- und*

Zugfrequenzerhöhung die Lärmbelastung in Wohn- und Schlafräumen der Familie Weber deutlich verringern."

Hinsichtlich der befürchteten Vernässungen wird auf die Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik verwiesen.

Quantitative und qualitative Auswirkungen auf die Grundwassernutzung können grundsätzlich ausgeschlossen werden. Eine projektbedingte Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität ist beim Hausbrunnen der Familie Weber nicht zu befürchten.

D31-35 Familie Ing. Reinhart Lehner
Die Einschreiter sind als in der Nähe des Vorhabens wohnend (500 m) und von Grundbeanspruchungen betroffen jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Die vorhabensbedingte Reduktion der Parzellen um ca. 5-20 % stellt aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung keine wesentliche Verringerung der von der Familie bewirtschaftbaren Fläche dar. Alle aus Grundeinlöse, Zerschneidung, verminderte Bewirtschaftbarkeit, verminderte Mieteinnahmen und resultierenden wirtschaftlichen Nachteile sind nicht Gegenstand des UVP-verfahrens sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu entschädigen. Ebenso sind Enteignungen nicht Gegenstand der UVP. Der zu sichernde Geländestreifen des Trassenverlaufs überschreitet die Breite und das Ausmaß nicht, welches für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind. Die Breite des Geländestreifens ist geringer als 150 m und erfüllt die gesetzlichen Vor-gaben. Die bestehenden Anschlussbahnen sollen nur lagemäßig an das gegenständliche Vorhaben angepasst werden – es werden diesbezüglich keine weiteren Gleise errichtet. Mit der gegenständlichen Trassengenehmigung sind nur Eigentumseingriffe im Sinne des § 5 Abs 1 HIG verbunden, wofür kein Entschädigungsanspruch abgeleitet werden kann.
Hinsichtlich der vorhabensbedingt befürchteten stärkeren Belastung durch Hochwasser wird auf die Aussage des Sachverständigen für Wasserbautechnik verwiesen.

Seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass „durch die projektsmäßig vorgesehenen oder von mir als Auflagen vorgeschriebenen Staubschutzmaßnahmen auch die Familie Lehner nicht durch projektbedingte Feinstaubbelastung bedroht ist.

Eine befürchtete unzumutbare Lärmerhöhung und zu erwartende unzumutbare Beeinträchtigung wird aus humanmedizinischer und lärmtechnischer Sicht nicht bestätigt (Reduzierung der Lärmbelastung um 2dB).

D32 Erwin Brandmayr und Margot Oberlaber vom 04.04.2015
Die Einschreiter sind als in der unmittelbaren Nähe des Vorhabens wohnend und von Grundbeanspruchungen betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Beim Betrieb des Vorhabens werden keine unzumutbaren Erschütterungsimmissionen auftreten. Alle Normrichtwerte werden eingehalten werden. Es wird weder während des Baus noch im Betrieb bei Einhaltung der bereits im Projekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zu unzumutbaren Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen kommen.

Da die Trasse nicht in den Grundwasserkörper einbindet, können aus geologisch-hydrogeologischer Sicht quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch die Bauarbeiten ausgelöste qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers durch Baustoffe / Bauhilfsstoffe, die im Zuge der Bauarbeiten Verwendung finden, und in den Grundwasserkörper sickern können allerdings nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Solche manifestieren sich in der Trübung des Grundwassers durch Feststoffe. Nach Fertigstellung des Bauwerkes gehen auf Grund der konstruktiven Gestaltung von diesem keine qualitativen Beeinträchtigungen auf den Grundwasserkörper aus.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird bestätigt, dass zur Feststellung allfälliger Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Grundwasserkörper in quantitativer / qualitativer Art wurde die Grundwassernutzung P206 in das Beweissicherungs-/Monitoringprogramm einbezogen wurde, doch ist auf Grund der vorliegenden Befunde keine Trinkwassergefährdung zu erwarten. Projektbedingte Staub- und Erschütterungsimmis-sionen werden auf Grund der großen Entfernung gesundheitlich irrelevant bleiben. Die vorgesehenen Schallschutzmaß-nahmen sind aus humanmedizinischer Sicht ausreichend.

Die Zerstörung von Fauna und Flora als sich auf den objektiven Umweltschutz und nicht ein Nachbarrecht beziehend kein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 wirksam vorbringbares subjektiv-öffentliches Recht.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Aus geologisch-hydrogeologischer Sicht ist „*der Grundwasserkörper unter den anderen angesprochenen Grundstücken weder quantitativ noch qualitativ weder während der Bauphase, des Regelbetriebes oder eines Störfalles betroffen.*“ Aus wasserbautechnischer Sicht wird zur unzulässigen / unzumutbare Veränderung der Ableitung der Oberflächenwässer ausgeführt: „*Hydraulisch ist die Fassung und Ableitung der sehr geringen Niederschlagswässer von flach geneigten landwirtschaftlichen Flächen kein Problem und es steht mit dem Versickerungsbecken der Unterführung auch erforderlichenfalls eine geeignete Vorflut zur Verfügung.*“

D33 Kurt Riener vom 06.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Eine Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die Bauarbeiten (Schmutz, Lärm und vermehrte Abgase) ist aus humanmedizinischer Sicht auf Grund der im Projekt vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der zwingenden Auflagen (Baulärm, Ombudsperson, etc.) nicht zu befürchten. Erschütterungen werden überwacht und auch die schalltechnischen Kontrollen sind aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um gesundheitsrelevante Immissionen und unzumutbare Belästigungen zu verhindern.

D34 Ing. Ronald Dobretsberger vom 04.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Bahnseitigen Maßnahmen und Objektschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohnhäusern sind im Projekt vorgesehen. Bei Einhaltung der Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Lärmbelästigung oder gar Gesundheitsgefährdung auszugehen. Auch auf die vorgeschriebenen Kontrollmessungen wird verwiesen.

Die Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes im Einzelnen soweit dies in der Einflussbereich der Antragstellerin liegt, wird im Zuge des nach folgenden Detailgenehmigungsverfahren bzw teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung erfolgen.

Auch hinsichtlich baubedingeter Erschütterungen und Lärm Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Lärmbelästigung oder gar Gesundheitsgefährdung auszugehen.

D35 Harald Krzizala vom 06.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Zum Schutz der Wohnhäuser im Bereich des Blütenweges sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen, die aus humanmedizinischer Sicht einen ausreichenden Schutz vor Lärm, Staub und Abgasen bieten. Eine Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die Bauarbeiten (Schmutz, Lärm und vermehrte Abgase) ist auf Grund der im Projekt vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der zwingenden Auflagen (Baulärm, Ombudsperson, etc.) auch an diesem Standort nicht zu befürchten. Erschütterungen werden überwacht und auch die schall-technischen Kontrollen sind aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um gesundheitsrelevante Immissionen und unzumutbare Belästigungen zu verhindern.

Eine Beweissicherung erfolgt für den repräsentativen Nachbarbrunnen P 206.

Fragen der Grundeinlöse und Entschädigung sind kein Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Auch hinsichtlich des künftig prognostizierten Schienenlärms ist bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner unzumutbaren Lärmbelästigung oder gar Gesundheitsgefährdung auszugehen.

Durch das gegenständliche Projekt wird die Hochwassersituation aber tendenziell verbessert und keinesfalls verschärft.

Zum Rübenverladeplatz allgemein siehe oben.

D36 Silvia Wagner, Klaus Sonnberger vom 06.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Erschütterungsbedingte Schäden an der Bausubstanz werden durch die in Abschnitt 4 des UVP-Teilgutachtens Erschütterungsschutz genannten Maßnahmen sicher vermieden werden und für die Liegenschaft keine relevante Zusatzbelastung bei Staubdeposition ermittelt. Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Es ergeben sich projektbedingt keine merklichen Änderungen des Grundwasserspiegels.

Das Vorbringen der Einschränkung des individuellen Verkehrs durch Sperrung der Unterführung Oberneufahrn und durch starke Frequenz von Baufahrzeugen auf den öffentlichen Straßen ist keine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehende Einwendung.
Fragen der Grundeinlöse und Entschädigung sind nicht Gegenstand der UVP.

Da die Trasse nicht in den Grundwasserkörper einbindet, können aus geologisch-hydrogeologischer Sicht quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch die Bauarbeiten ausgelöste qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers können allerdings nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Solche manifestieren sich in der Trübung des Grundwassers durch Feststoffe. Die mögliche Trübung beschränkt sich aber auf den unmittelbaren Eingriffsbereich max. 10 m um den Eingriffsort. Aus-wirkungen bis zum Brunnen / Grundstück der Einschreiter sind nicht zu befürchten. Nach Fertigstellung des Bauwerkes gehen auf Grund der konstruktiven Gestaltung von diesem keine qualitativen Beeinträchtigungen auf den Grundwasserkörper aus.

Der Perwenderbach wird aus wasserbautechnischer Sicht im Verlegebereich nicht eingeengt sondern ein Querschnitt wie im Bestand hergestellt, zufolge der Vergrößerung des Durchlasses (Wilddurchlass) kommt es bei Extremabflüssen sogar zu deutlichen Spiegelsenkungen gerinneaufwärts des Durchlasses.

D37 Dipl.-Ing. Dr. Michael Prochaska vom 06.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnender jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Unzulässige Erschütterungsbelastungen werden vermieden. Zusätzliche bahnseitige Lärmschutzmaßnahen wurden im Spruch vorgeschrieben(Nebenbestimmung 118).

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung auszugehen.

D38 Wolfgang und Ingrid Bartl vom 06.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Fragen der Grundeinlöse und Entschädigung sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung auszugehen.

Schäden an der Bausubstanz sowie eine Gefährdung der Wasserversorgung durch Bau- und Betriebserschütterungen sind auszuschließen.

Eine Beweissicherung des Brunnens ist aufgrund der Beweissicherung des benachbarten Brunnens P 206 nicht erforderlich.

D39 Andrea und Andreas Zauner vom 03.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen.

Eine Aufnahme des Brunnens in das Beweissicherungsprogramm wird seitens des geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen empfohlen.

D40 Mag. Maria Furchtlehner vom 02.04.2015
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Ein Bauverkehr durch die Siedlung Niederbachham auf der Niederbachhamerstraße ist nicht geplant. Allerdings ist auf die Dauer der Sperre für die Neuerrichtung der Unterführung L532 Hörschinger Straße ein Umleitungsverkehr über die Trindorferstraße geplant.

Durch die Siedlung Niederbachham auf der Niederbachhamerstraße ist projektgemäß kein Rübenverkehr geplant.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen.

D41 Rudolf Ranetbauer vom 31.03.2015 und in der mündlichen Verhandlung
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 600 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird sich der Beurteilungspegel um ca 2 dB auf 49-50m dB erhöhen. Die durch Güterzüge dominierten Nachtpegel werden nur von 47-48 dB auf 49-50 dB zunehmen. An diese geringe Zunahme kann man sich rasch gewöhnen, da ja nicht die einzelnen Vorbeifahrtspegel höher werden, sondern nur ihre Häufigkeit zunimmt und das nicht plötzlich, sodass die Veränderung kaum wahrgenommen wird. Aus medizinischer Sicht ist die geplante LSW ausreichend, um den Einschreiter vor gesundheitsgefährdendem oder unzumutbar belästigendem Bahnlärm abzuschirmen.

Die geforderte Erhöhung der Lärmschutzwand ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen.

D42 Mag. Julia & Christian Meier vom 01.04.2015
Hinsichtlich der Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffene (Lage des Gehöfts ca 800 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Seitens der Einschreiter wird keine Verletzung konkret angeführter subjektiv-öffentlicher Rechte vorgebracht sondern bringen diese nur der objektiven Umweltvorsorge (trassen- und eisenbahntechnische Ausführungen, allgemeiner Flächenverbrauch, die Pflicht der Behörde zur Abweisung des Antrags etc) dienende Einwände vor. Die sind aber keine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 zustehenden Einwendungen. Inhaltlich wird auf die allgemeinen Ausführungen oben sowie auf die fachlichen Ausführungen der Sachverständigen im UVP-Gutachten verwiesen.

D43 Erwin Brandmayr, Margot Oberlaber vom 02.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen. Insbesondere wird auf die bahn- und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen verwiesen.

D44 Familie Gerhard und Hermine Furchtlehner vom 02.04.2015 und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe (ca 300m) des Vorhabens wohnend (Wohnhaus – es liegt kein landwirtschaftlich genütztes Grundstück vor) jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen. Ein messbarer Luftschadstoffeintrag durch Bau oder Betrieb der Anlage ist auszuschließen.

Quantitative bzw. qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser können sowohl für die Bauphase als auch die Betriebsphase ausgeschlossen werden.

Als objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Lärmschutzfenstern an der Südseite auch an der Westseite, die der Bärenstraße zugewandt ist, Lärmschutzfenster vorgesehenen.

D45 Brigitte Luger vom 07.04.2015
Die Einschreiterin ist wegen der projektbedingten Gundbeanspruchung (landwirtschaftliche Grundstücke) jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Zu Fragen der Grundeinlöse siehe die allgemeinen Ausführungen oben.

Durch die Errichtung und den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder gar einer Gesundheitsgefährdung.

Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven“ Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück der Einschreiterin.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Be-

dachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhö-rung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D46 Josef und Gertraud Höllinger vom 03.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Schäden am Wohnobjekt werden weder durch baubedingte noch durch betriebsbedingte Erschütterungen entstehen.

Da die Trasse nicht in den Grundwasserkörper einbindet, können aus geologisch-hydrogeologischer Sicht quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch des Regelbetriebes ausgeschlossen werden. Durch die Bauarbeiten ausgelöste qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers durch Baustoffe / Bauhilfsstoffe, die im Zuge der Bau-arbeiten Verwendung finden, und in den Grundwasserkörper sickern können allerdings nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Solche manifestieren sich in der Trübung des Grundwassers durch Feststoffe. Nach Fertigstellung des Bauwerkes gehen auf Grund der konstruktiven Gestaltung von diesem keine qualitativen Beeinträchtigungen auf den Grundwasserkörper aus.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen.

D47 Katharina und Michael Skala vom 02.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Schäden am Wohnobjekt werden weder durch baubedingte noch durch betriebsbedingte Erschütterungen entstehen.

Die Einbeziehung der Grundwassernutzung P223 in das quantitative/qualitative Beweissicherungsprogramm wurde vom geologisch-hydrogeologischen Sachverständigen empfohlen.

Lärmtechnisch sind projektgemäß sowohl bahnseitige als auch objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau

und Betrieb des Vorhabens auszugehen. Die vorgesehenen bzw. vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen sind aus medizinischer Sicht jedenfalls ausreichend.

D48 Theresia Haidinger vom 01.04.2015
Die Einschreiterin sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende und wegen der projektbedingten Gundbeanspruchung jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D49 Friedrich und Hannelore Eder vom 02.04.2015
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens Wohnende, wenn auch schon außerhalb des Projektbereichs, jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Das Grundstück bzw. die angesprochene Grundwassernutzung liegt bereits außerhalb (westlich) des Projektbereiches und wird durch die Bauarbeiten nicht mehr berührt. Vom konkreten Vorhaben ausgehende Auswirkungen auf den Grundwasser-körper in quantitativer und qualitativer Art können daher grundsätzlich ausgeschlossen werden.

D50 Mag. Ernst Schuller vom 03.04.2015 und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Pyhrnbahn ist nicht Teil des gegenständlichen UVP-Vorhabens. Da Auswirkungen des UVP-Vorhabens auf die Anrainer der Pyhrnbahn nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können, wird Parteistellung gemäß des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Pyhrnbahn ist vom vier-gleisigen Ausbau Linz – Marchtrenk baulich nicht mit betroffen ist. Grundsätzlich wird die volle Kapazität der Westbahnstrecke während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben und werden keine Züge über die Pyhrnstrecke baubedingt umgeleitet. Für die Pyhrnbahn bestehen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und wird es auch keine Auswirkungen hinsichtlich der Erschütterungsproblematik geben.

Es wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Aussagen der Sachverständigen verwiesen.

D51 VÖR Rübenbauern Vertretungs- und Übernahmeges.m.b.H. vom 02.04.2017
Die VÖR Rübenbauern Vertretungs- und Übernahmeges.m.b.H. kommt hinsichtlich der projektbedingten Auflassung ihres bestehenden Rübenverladeplatzes („Bestandsplatz VÖR“ (VÖR – Rübenbauernvertretungs- und Übernahme GmbH, Gleis 8) im Bahnhof Hörsching Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 zu.

Mit der geplanten Errichtung des Rübenverladeplatzes im Bereich Marchtrenk Ost wird der Forderung der Einschreiter entsprochen.

D52 Helmut Ziegler vom 27.03.2015
Die Einschreiter sind als unmittelbar vom Vorhaben betroffene jedenfalls Parteien en im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D53 Mag. Heinrich Bindeus vom 31.03.2017
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts mehr als 600 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Eine Immissionsbeeinflussung durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe kann ausgeschlossen werden.

Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers jeder Art während Bau- und Betriebsphase oder eines außerbetrieblichen Ereignisses können ausgeschlossen werden.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D54 Claudia Wieshofer vom 01.04.2017
Die Einschreiter sind als unmittelbar vom Vorhaben betroffene jedenfalls Parteien en im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft wegen der unzumutbaren Lärmbelastung vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D55 Dr. Lukas Dorn–Fussenegger
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts mehr als 600 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven“ Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhö-rung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D56 Ernst Mairinger vom 26.03.2015
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts mehr als 600 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven" Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D57 Susanne Eschbach vom 03.04.2015
Die Einschreiterin ist als unmittelbar vom Vorhaben betroffene jedenfalls Partei en im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft vorgesehen.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhö-rung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D58 Gerhard Beiganz vom 06.04.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender (ca 300 m) jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven" Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D59 Gerhard Wallner vom 04.04.2017
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender (ca 300 m) jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven" Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwas-sernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D60 Gerhard Maurer vom31.03.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender (ca 250 m) jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

An diesem Standort sind keine projektbedingten Immissionen von gesundheitlicher Relevanz zu erwarten. Insbesondere wurde hinsichtlich des Schienenlärms im medizinischen UVP-Gutachten nicht nur die Einhaltung der SchIV überprüft, sondern alle Vorschriften des UVP-G 2000. Die Bestandswerte des LA,eq sowie prognostizierte Spitzenpegel wurden bei der Beurteilung berücksichtigt. Letztere sind auch in zwingenden Auflagen des humanmedizinischen Gutachtens für Beweissicherung und evt. erforderliche Nachbesserungen des Schallschutzes enthalten. Projektbedingte „massive unzumutbare und gesundheitsgefährdende Auswirkungen" mit „gesundheitsgefährdenden Störung der Nachtruhe" und unzumutbaren Belästigungen durch Kommunikationsstörungen, etc. sind auszuschließen. Bei der Beurteilung von Spitzenlärm darf kein „Schienenbonus" angewendet werden.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhö-rung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D61 Dr. Günther Quas vom 27.03.2015
Der Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnender (ca 400 m), wenn auch außerhalb des Projektgebietes grundsätzlich als Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 anzusehen.

Der Einschreiter ist nach Aussage der Sachverständigen vom gegenständlichen Vorhaben nicht sondern vom Nachbarvorhaben „Bahnhof Linz, Westseite“ betroffen

D62 Harald Wallner vom 06.03.2015
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 950 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven“ Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D63 Josefa Pfaffenberger vom 07.04.2017
Die Einschreiterin ist als unmittelbar vom Vorhaben betroffene jedenfalls Parteien en im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D64 Heinz Pfaffenberger vom 07.04.2017
Der Einschreiter ist als unmittelbar vom Vorhaben in Form der Grundeinlöse betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D65 Inge Maurer vom 31.03.2015
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 250 m) jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

An diesem Standort sind keine projektbedingten Immissionen von gesundheitlicher Relevanz zu erwarten. Insbesondere wurde hinsichtlich des Schienenlärms im medizinischen UVP-Gutachten nicht nur die Einhaltung der SchIV überprüft, sondern alle Vorschriften des UVP-G 2000. Die Bestandswerte des LA,eq sowie prognostizierte Spitzenpegel wurden bei der Beurteilung berücksichtigt. Letztere sind auch in zwingenden Auflagen des humanmedizinischen Gutachtens für Beweissicherung und evt. erforderliche Nachbesserungen des Schallschutzes enthalten. Projektbedingte „massive unzumutbare und gesundheitsgefährdende Auswirkungen“ mit „gesundheitsgefährdenden Störung der Nachtruhe“ und unzumutbaren Belästigungen durch Kommunikationsstörungen, etc. sind auszuschließen. Bei der Beurteilung von Spitzenlärm darf kein „Schienenbonus“ angewendet werden.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D66 Mag. Isabella Herber vom 26.03.2017
Hinsichtlich der Einschreiterin wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 700 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 angenommen.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D67 Jochen Landvoigt vom 26.03.2017
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 1 km vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 angenommen.

Aufgrund der Entfernung der Liegenschaft zum Projekt (über 800 Meter) werden keine Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder auftreten.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D68 Karin Beiganz vom 06.04.2015
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe (ca 250m) des Vorhabens Wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen. Ein messbarer Luftschadstoffeintrag durch Bau oder Betrieb der Anlage ist auszuschließen. Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektro-magnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven“ Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück der Einschreiterin.

D69 Karin Wallner vom 05.04.2015
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe (ca 250m) des Vorhabens Wohnende jeden-falls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen. Ein messbarer Luftschadstoffeintrag durch Bau oder Betrieb der Anlage ist auszuschließen. Projektbedingte Gesundheitsgefähr-dungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektro-magnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven" Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück der Einschreiterin.

D70 Dr. Andreas Kubovschek vom 06.04.2015
Die vom Einschreiter angegebene Wohnadresse ist über 3 km vom Projektgebiet entfernt. Eine persönliche Gefährdung oder Belästigung oder die Gefährdung dinglicher Rechte durch ein Hochleistungsstreckenvorhaben ist bei dieser Entfernung bereits nach der allgemeinen Lebenserfahrung auszuschließen und wird dies auch von den Sachverständigen bestätigt. Es liegt somit keine Parteistellung vor.

D71 Mag. Richard Haidinger vom 01.04.2015
Die vom Einschreiter angegebene Wohnadresse ist über 1,5 km vom Projektgebiet entfernt situiert. Eine persönliche Gefährdung oder Belästigung oder die Gefährdung dinglicher Rechte durch ein Hochleistungsstreckenvorhaben ist bei dieser Entfernung schon nach der allgemeinen Lebenserfahrung auszuschließen und wird dies auch von den Sachverständigen bestätigt. Es liegt somit keine Parteistellung vor.

D72 Selma Wallner vom 06.04.2015
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts (ca 950 m) vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Die Sorge einer Grundwasserbeeinträchtigung ist grundsätzlich zwar verständlich, aber aus geologisch – hydrogeologischer Sicht unbegründet. Der allgemein gehaltene Vorhalt einer „massiven" Beeinträchtigung des Grundwassers bezieht sich auf keine konkrete Grundwassernutzung auf dem Grundstück des Einschreiters.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D73 Dr. Herbert Haller vom 31.03.2015
Hinsichtlich des Einschreiters wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts mehr als 700 m vom Vorhaben entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen durch Bremsabrieb, Lärm, Erschütterungen oder elektromagnetische Felder sind an diesem Standort auszuschließen.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D75 Sylvia und Stefan Ming vom 07.04.2015
Die Einschreiter ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (derzeit ca 50 m, nach Projektrealisierung ca 21 m) sind jedenfalls Parteien im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Die konkrete Gestaltung der Straßen und Zufahrtswege erfolgt im Zuge der Detailplanung und ist dann Gegenstand des nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens sowie des nachfolgenden teilkonzentrierten Verfahrens bei der Landesregierung.

Das Projekt wird in Wagnerstraße 4, 4064 Oftering zu einer leichten Lärmminderung führen, wobei die bahnseitigen Maßnahmen aber aus präventivmedizinischer Sicht noch unzureichend sind und daher durch objektseitige Schutzmaßnahmen ergänzt werden. Für die Gartenbenützung ist keine Verschlechterung der akustischen Situation zu erwarten. Das Retentionsbecken wird regelmäßig und in derart kurzen Zeitabständen geleert, dass keine Gelsenplage durch Larvenvermehrung zu befürchten ist.

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D75 Babara und Adolf Schuster vom 07.04.2017
Hinsichtlich der Einschreiter wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 60 m von der Bahntrasse und ca als 500 m vom Vorhabensende entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Eine lärmbedingte Änderung durch das ggstdl. UVP-Vorhaben tritt durch das gegenständliche UVP-Vorhaben im Bereich des Bahnhofes Marchtrenk, welcher sich außerhalb des Vorhabensraums befindet, nicht ein. Auf den derzeit seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in Planung befindlichen 4 gleisigen Ausbau des Abschnittes Marchtrenk-Wels und die dann dort zu behandelnde Immissionssituation wird hingewiesen

D76 Sonja und Hannes Schuster vom 07.04.2015
Hinsichtlich der Einschreiter wird als allenfalls noch vom Vorhaben betroffener (Lage des Wohnobjekts ca 60 m von der Bahntrasse und ca als 500 m vom Vorhabensende entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Eine lärmbedingte Änderung durch das ggstdl. UVP-Vorhaben tritt durch das gegenständliche UVP-Vorhaben im Bereich des Bahnhofes Marchtrenk, welcher sich außerhalb des Vorhabensraums befindet, nicht ein. Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich, dass Bahnerschütterungen in der Entfernung dieses Gebäudes von der Trasse keine unzumutbaren Immissionen hervorrufen werden. Dies gilt auch für Baustellenerschütterungen. Auf den derzeit seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in Planung befindlichen 4 gleisigen Ausbau des Abschnittes Marchtrenk-Wels und die dann dort zu behandelnde Immissionssituation wird hingewiesen

Das Grundstück bzw. die angesprochene Grundwassernutzung liegt bereits außerhalb (westlich) des Projektbereiches und wird durch die Bauarbeiten nicht mehr berührt. Vom konkreten Vorhaben ausgehende Auswirkungen auf den Grundwasserkörper in quantitativer und qualitativer Art können daher grundsätzlich ausgeschlossen werden.

D77 Wilma und Erwin Wörister vom 07.04.2015 und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 300 m) sowie als von Grundeinlöse betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Die Einschreiter erheben ihre Einwendungen auch „für die in den betroffenen Gebieten ansässige und arbeitende Bevölkerung“. Von Nachbarn kann rechtswirksam nur die sie selbst durch das Vorhaben gegebene Betroffenheit und nicht Themen der objektiven Umweltvorsorge vorgebracht werden.

Durch die Errichtung der Lärmschutzwand LSW 4 zeigt sich für den Bereich der beiden Referenzpunkte trotz Erhöhung der Verkehrsfrequenz durch die Schutzwirkung der Lärmschutzwand eine

deutliche Reduzierung der bisherigen Lärmimmissionen und Einhaltung der Grenzwerte nach SchIV. Ein messbarer Luftschadstoffeintrag durch Bau oder Betrieb der Anlage ist auszuschließen. Die berechneten elektromagnetischen Felder liegen deutlich unter den relevanten Referenzwerten für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt. Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und von der Behörde zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist somit von keiner unzumutbaren Belästigung oder gar Gesundheitsgefährdung durch Bau und Betrieb des Vorhabens auszugehen.

Negativen Folgen für die Bodenqualität nach vorübergehenden Beanspruchungen von Flächen und die Gefährdung an das Baufeld angrenzender Flächen durch Immissionen sind durch die laut UVE geplanten Maßnahmen und die zusätzlich zwingend vorgeschriebenen Auflagen auf ein Ausmaß reduziert, dass die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projektes auch aus Sicht des Fachbereiches Boden (Agrarwesen) gegeben ist.

Das Grundstück der Einschreiter liegt grundwasserstromaufwärts und mehr als 400 m von der Trasse entfernt, sodass Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers jeder Art während Bau- und Betriebsphase oder eines außerbetrieblichen Ereignisses ausgeschlossen werden können.

Einwände hinsichtlich der allgemeinen Auswirkungen des Vorhabens auf den Tier- und Pflanzenbestand, der massiven Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs und der Verletzung von Umweltschutzvorschriften sind keine den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zustehenden Einwendungen, da sich diese auf den objektiven Umweltschutz und keine Nachbarrechte beziehen. Ebenso wird keine konkrete Betroffenheit hinsichtlich Grundinanspruchnahme, der „Zerschneidung“ von Grundstücken vorgebracht. Auch hinsichtlich der projektgemäß vorgesehenen Verschwenkung der Trasse zum Flughafen Linz-Hörsching wurde keine konkrete Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte der Einschreiter behauptet.

Zu Fragen der Grundeinlöse, welche nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens ist, wird auf die allgemeinen Ausführungen oben sowie des Gutachters für Boden und Agrarwesen im Gutachten verwiesen. Durch die Beanspruchung der angeführten Flächen wird die Existenz des Betriebes jedenfalls nicht gefährdet werden. Im Zuge des Grundsatzgenehmigungsverfahrens wird nur der künftige Trassenverlauf festgelegt und wird der tatsächlichen zukünftigen Flächenbedarf für den Rübenverladeplatz in der Detailplanung nach dem Ergebnis der UVP (Siehe Empfehlung des Sachverständigen für Boden/Agrarwesen im Umweltverträglichkeitsgutachten) festzulegen sein. Die Genehmigung wurde deshalb auch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte erteilt (siehe Spruchpunkt I.1.3.).

Zum projektgemäß vorgesehenen Standort für den Rübenverladenplatz siehe die alllgemeinen Ausführungen oben sowie die fachlichen Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten. Somit kann auch hinsichtlich des Standorts des Rübenverladeplatzes festgehalten werden, dass im Zuge der Projektentwicklung verschiedene Alternativen untersucht und be-

wertet und schlussendlich jene Standortalternative ausgewählt wurde, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Alternativen und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung zur Prüfung der Standortvarianten für den jedenfalls erforderlichen Rübenverladeplatz ausreichend nachgekommen. Der Einwand einer nicht ausreichenden Prüfung sinnvollerer Varianten kommt Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht zu (VwGH 23. 5. 2007, 2005/03/0094).

Die Einschreiter können sich Einwendungen der Bürgerinitiative nur soweit rechtswirksam anschließen, als diese konkrete Nachbarschutzvorschriften der Einschreiter betreffen. Der objektiven Umweltvorsorge dienende Rechtsnormen können von Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nicht rechtswirksam vorgebracht werden.

Zum ergänzend erfolgten Vorbringen in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

D78 Christine und Dr. Ernst Ziegler vom 09.03.2015 und ergänzende Stellungnahme vom 09.03.2015

Die Pyhrnbahn ist nicht Teil des gegenständlichen UVP-Vorhabens. Da Auswirkungen des UVP-Vorhabens auf die Anrainer der Pyhrnbahn nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können, wird Parteistellung gemäß des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 angenommen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Pyhrnbahn ist vom viergleisigen Ausbau Linz – Marchtrenk baulich nicht mit betroffen ist. Grundsätzlich wird die volle Kapazität der Westbahnstrecke während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben und werden baubedingt keine Züge über die Pyhrnstrecke umgeleitet. Für die Pyhrnbahn bestehen entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und wird es auch keine Auswirkungen hinsichtlich der Erschütterungsproblematik geben.

D79 Peter und Andrea Aschinger vom 06.04.2017

Die Einschreiter sind als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende (ca 100 m) sowie als von Grundeinlöse betroffene jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000.

Quantitative Beeinträchtigungen des Grundwasserkörper durch die Bauarbeiten an der Trasse bzw. den Objekten können ausgeschlossen werden, da nicht in den Grundwasserkörper eingegriffen wird und keine Wasserhaltungsmaßnahmen erfolgen. in dem mehr als 100 m von der Trasse entfernt gelegenen Wohnhaus werden bei Bau und Betrieb des Vorhabens keine unzumutbaren Erschütterungsimmissionen auftreten. Alle Normrichtwerte werden eingehalten werden. Hinsichtlich des Schienenlärms wird der SchIV-Grenzwert für Nachtzeit von 55 dB wird deutlich unterschritten und werden sich auch aus humanmedizinischer Sicht projektbedingt keine unzumutbaren Belästigungen oder gar eine Gesundheitsgefährdung ergeben. Diese Aussage trifft auch auf die be-

fürchtete Staubbelastung zu. Verkehrste3chnische Belange werden in der Detailplanung zu berücksichtigen sein und nach dem Ergebnis der UVP im Detailgenehmigungsverfahren behandelt werden. Zum Rübenverladeplatz wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen.

D80 Claudia Ettinger vom 04.04.2017
Die Pyhrnbahn ist nicht Teil des gegenständlichen UVP-Vorhabens. Da Auswirkungen des UVP-Vorhabens auf die Anrainer der Pyhrnbahn nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können, wird Parteistellung gemäß des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 angenommen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist zu entnehmen, dass die Pyhrnbahn vom viergleisigen Ausbau Linz – Marchtrenk baulich nicht mit betroffen ist. Grundsätzlich wird die volle Kapazität der Westbahnstrecke während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben und werden keine Züge über die Pyhrnstrecke baubedingt umgeleitet. Für die Pyhrnbahn bestehen ent-sprechende Lärmschutzmaßnahmen und wird es auch keine Auswirkungen hinsichtlich der Erschütterungsproblematik geben.

D81 Maria Thurner vom 07.04.2016
Die Einschreiterin ist als in unmittelbarer Nähe des Vorhabens wohnende jedenfalls Partei im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000.

Projektgemäß ist die Ablöse der Liegenschaft vorgesehen

Eine entsprechende Alternativenprüfung hat stattgefunden. Die gegenständliche Trasse ent-spricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und wurde unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung genehmigt. Der Vorwurf einer nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten ist auch ein den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 nicht zukommende Einwendung.

D82 Harald und Claudia Huber vom 10.04.2015
Hinsichtlich der Einschreiter wäre als allenfalls noch vom Vorhaben betroffene (Lage des Wohnobjekts ca 60 m von der Bahntrasse und ca als 500 m vom Vorhabensende entfernt) Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP.-G 2000 anzunehmen gewesen. Aufgrund der verspäteten Eingabe

Eine lärmbedingte Änderung durch das ggstdl. UVP-Vorhaben tritt durch das gegenständliche UVP-Vorhaben im Bereich des Bahnhofes Marchtrenk, welcher sich außerhalb des Vorhabensraumes befindet, nicht ein. Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen ergibt sich, dass Bahnerschütterungen in der Entfernung dieses Gebäudes von der Trasse keine unzumutbaren Immissionen hervorrufen werden. Dies gilt auch für Baustellenerschütterungen. Auf den derzeit seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in Planung befindlichen 4 gleisigen Ausbau des Abschnittes Marchtrenk-Wels und die dann dort zu behandelnde Immissionssituation wird hingewiesen

Das Grundstück bzw. die angesprochene Grundwassernutzung liegt bereits außerhalb (westlich) des Projektbereiches und wird durch die Bauarbeiten nicht mehr berührt. Vom konkreten Vorhaben ausgehende Auswirkungen auf den Grundwasserkörper in quantitativer und qualitativer Art können daher grundsätzlich ausgeschlossen werden.

D83 Agrana Zucker GmbH vom 13.04.2015
Die Agrana Zucker GmbH ist nicht Partei im gegenständlichen UVP-Verfahren, es handelt sich somit um eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs 1 UVP-G 2000. Auch ist diese Stellungnahme verspätet erfolgt.

D84 Silvia Schiefermüller, vertreten durch Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 09.06.2015 und ergänzende Stellungnahme in der
Die Einwendung erfolgte verspätet und war demgemäß zurückzuweisen. Auf die fachliche Behandlung durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird verwiesen.

Zur ergänzenden Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierte Aussage des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen hingewiesen. Von der Anrtragstellerin wurde die Möglichkeit einer Abstellfläche entlang der Grundstücksgrenze GStNr 346 und 341 in Verlängerung des neuen Wirtschaftswegs W 16 im Detailprojekt in Abstimmung mit dem Grundeigentümer vorgesehen.

D86 Margarethe Jungmeir und Hubert Jungmeir, vertreten durch Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 28.06.2016 und ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung
Die Einwendung erfolgte verspätet und war demgemäß zurückzuweisen. Auf die fachliche Behandlung durch die Sachverständigen im UVP-Gutachten wird verwiesen.

Auf die fachliche Auseinandersetzung mit den Einwänden der Einschreiter durch die Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung und entsprechenden Protokollierung in der Verhandlungsschrift wird hingewiesen.

E1 Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz- Marchtrenk p.A. ihres Vertreters und Zustellbevollmächtigten, Hans Lughammer vertreten durch die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 20.03.2015, vom 31.03.2015, vom 03.04.2017, vom 09.06.2016, in der mündlichen Verhandlung, vom 29.06.2017, 11.10.2017 und vom 26.11.2017
Die Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz- Marchtrenk hat sich gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 durch die Vorlage ihrer Stellungnahme - während der Auflagefrist – welche von über 200 zu Gemeinderatswahlen (in den Standort- bzw in den Nachbargemeinden) wahlberechtigten Personen unterstützt wurde konstituiert und hat im Verfahren Parteistellung mit dem Recht

die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird im Umweltverträglichkeitsgutachen ausdrücklich bestätigt, dass „*in Marchtrenk, Kirchberg-Thening, Hörsching, Oftering, Leonding und Pasching sind nach meinem Gutachten bei projektgemäßer Ausführung und Auflagenerfüllung keine unzumutbare Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen durch projektbedingte Immissionen wie Luftschadstoffe (Staub bzw. Fein- und Feinststaub usw.), Geruch, Lärm, Erschütterungen oder EMF zur Tag- oder Nachtzeit zu erwarten*“ ist.

Seitens des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wird ausgeführt: “*Die lediglich allgemein gehaltene und nicht konkretisierte Einwendung, wonach durch das Vorhaben gravierende, nachteilige Beeinträchtigungen auf den zu Trink- bzw. Nutzwasserzwecken dienenden Grundwasserkörper eingehen, ist nicht nachvollziehbar.*

Im Fachbericht Geologie – Hydrogeologie einschl. Grundwasser werden die Auswirkungen des Vorhabens (Trasse, Objekte, Bahnentwässerungsanlagen) auf den Grundwasserkörper in quantitativer und qualitativer Sicht für den Bauphase, den Regelbetrieb, aber auch ein außerbetriebliches Ereignis (Störfall) mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe beurteilt.
Dabei wird festgestellt, dass während der Bauphase keine quantitativen Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers erfolgen. Während der Bauphase können qualitative Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Diese können sich durch Trübungen des Grundwassers (max. 10m um den Eingriffsort) bzw. temporäre Belastungen des Grundwassers durch die eingesetzten Baustoffe / Bauhilfsstoffe (höhere pH-Werte, elektr. LF., Ca, Al) äußern. Überschreitungen der Parameterwerte der Trinkwasserverordnung bzw. der QZV Chemie Grundwasser sind unwahrscheinlich.
Während des Regelbetriebes können quantitative Beeinträchtigungen des Grundwasser-körpers grundsätzlich ausgeschlossen werden. Qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Bahnwässer sind auszuschließen, zumal Bahnwässer nach der Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörden als „vernachlässigbar gering“ belastet eingestuft werden. Durch die kontrollierte Bahnentwässerung in Verbindung mit den eingeplanten Regelquerschnitten kann das Versickern grundwassergefährdender Stoffe (außerbetriebliches Ereignis, Störfall) entweder verhindert oder zumindest so verzögert werden, dass entsprechende organisatorische Maßnahmen ergriffen werden können.

Durch ein entsprechendes Beweissicherungs-/Monitoringprogramm können allfällige Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Grundwasserkörper verlässlich verfolgt werden.“

Seitens des Sachverständigen für Boden Agrarwesen wird ausgeführt, dass „*die Auswirkungen des gegenständlichen Projekts auf das Schutzgut Boden vor allem durch den dauernden Verlust*

an bisher nicht verbauter oder versiegelter Fläche gravierend sind, da Boden ein nicht reproduzierbares Gut ist."

Seitens des Sachverständigen für Ökologie wurde ausgeführt: "*Die Einwender stellen hier pauschal „starke nachteilige Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenbestand" fest, die weder durch Verweise auf Aussagen in den UVE-Fachberichten, noch durch eigene fachliche Feststellungen oder Schlussfolgerungen belegt oder anders argumentiert sind. In den relevanten Fachbereichen zur Vorhabenseinreichung kommt die Projektwerberin zum Schluss, dass keine stark nachteiligen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt zu erwarten sind. Die Begutachtung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und ihrer Lebensräume im Rahmen der UVP kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass keine stark nachteiligen Auswirkungen auf den Tier- und Pflanzenbestand zu erwarten sind*."

Eine über das Maß der Umwelverträglichkeit hinausreichende Beeinflussung von Luft und Klima sowie des Landschaftsbildes und des Erholungswertes des betroffenen Gebietes bzw. der Umgebung sowie von Sachgütern wie vor allem dem umliegenden Gebäudebestand, aber auch von Kulturgütern ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten nicht zu entnehmen, wobei hinsichtlich der Kulturgüter anzumerken ist, dass das Denkmalschutzrecht nicht zu den Umweltschutzvorschriften zählt und von der Bürgerinitiative auch nicht wirksam vorgebracht werden kann. (Schulev-Steindl, Aarhus-Konvention 37)

Land-, Forstwirtschaft und Jagd sind keine Schutzgüter des UVP-G 2000. Hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume wird im Umweltverträglichkeitsgutachten die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens bestätigt.

Zur für das Vorhaben erforderlichen Grundinanspruchnahmen wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung darstellt. Demgemäß wurde die Genehmigung auch unter der Bedingung des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte erteilt. Der konkrete Grund und Rechtebedarf wird sich erst im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens ergeben. Die gegenständliche grundsätzliche Genehmigung legt (vorerst nur)den Trassenstreifen mit der Rechtsfolge fest, dass 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. Darüber hinaus wird auf und die allgemeine Ausführungen oben zur Grundeinlöse verwiesen.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten kann zum Verlust von Flächen und der Zerschneidungswirkung zusammenfassend entnommen werden, dass das Ausmaß des Flächenverlustes und der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen als insgesamt bedeutend aber in der Zusammenschau als vertretbar angesehen werden.

Eine generelle bzw massive Verschlechterung des Nahverkehrs ist nicht zu erwarten.

Zur für die Bürgerinitiative nicht nachvollziehbaren Verschwenkung der Trasse zum Flughafen siehe die allgemeinen Ausführungen zu Alternativen und der Trassenverschwenkung oben.

Gemäß § 9 Abs 4 UVP-G 2000 ist eine Bürgerinitiative berechtigt als Partei die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen. Soweit sich die Bürgerinitiative in Ihrer Stellungnahmen auf individuelle Stellungnahmen anderer Einschreiter bezieht, kann sie dies nur hinsichtlich der Verletzung von Umweltschutzvorschriften vorbringen, wobei eine solche nach dem Ergebnis des Umweltverträglichkeitsgutachten nicht vorliegt. Jedenfalls keine Umweltschutzvorschriften betreffen die Beeinträchtigung dinglicher Rechte, Auswirkungen auf die Bewirtschaftung von Grundstücken durch Straßensperren, Umleitungen etc., Durchschneidung von Grundstücken, Entschädigungsfragen, Erschwernisse der Bewirtschaftung, Rückzahlungsverpflichtungen aus den bestehenden Förderverträgen, Unzulässigkeit einer Enteignung, etc.

Zum vorgelegten Rechtsgutachten von Prof. Hauer vom 24. April 2017 und der Ergänzung vom wird ausgeführt:

Zu fachlichen Fragen wird auf die „Fachliche und rechtliche Stellungnahme zum Gutachten Hauer“ der Antragstellerin vom 11. Mai 2017 sowie das ergänzende UVP-Gutachten vom 12. September 2017 („Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4“) verwiesen.

Zu den einzelnen vorgebrachten Punkten ist auszuführen:

- Halt von Schnellzügen am Flughafen Hörsching - Die Bahnsteiginfrastruktur (Bahnsteiglänge 450m) der Haltestelle wird so konzipiert, dass jederzeit ohne Adaptierung der Halt von Schnellzügen wie zB Railjets bzw. Fahrzeugen der Westbahn AG möglich ist.
- Zur längeren Streckenführung und Zeitverzögerung - Die Auswahltrasse mit der Verschwenkung zum Flughafen ist um 338 m länger als die Bestandstrasse. Der Fahrzeitverlust von wenigen Sekunden ist zwar gegeben, aber für die Frequenz nicht von entscheidender Bedeutung
- Wirtschaftlichkeit - Die Angabe, das sich durch das gegenständliche Vorhaben annähernd doppelte Baukosten ergeben würden, ist unrichtig
- Höherer Flächenverbrauch/Zerschneidungswirkung – dies trifft zu (allerdings nicht im doppelten Ausmaß) und betrifft aber hauptsächlich landwirtschaftlich genutzte Flächen, beim Bestandsausbau müssten ua mehr als 20 Wohnobjekte abgelöst und abgerissen werden, was im Sinne des öffentlichen Interesses als gravierenderer Eingriff gesehen wird

Aus rechtlicher Sicht wird hingewiesen, dass Gegenstand des derzeitigen grundsätzlichen Genehmigungsverfahren die Prüfung der grundsätzliche Zulässigkeit gemäß § 24f Abs 9 UVP-G 2000 sowie die Festlegung des Geländestreifens gemäß § 3 HIG ist.

Die gegenständliche grundsätzliche Genehmigung berechtigt die Antragstellerin noch nicht zum Bau sondern legt den Trassenverlauf mit der Wirkung, dass im festgelegten Geländestreifen 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 sichergestellt werden soll. Die Genehmigung erfolgte somit auch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte.

Die Mitanwendung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes ist erst Gegenstand des nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahrens. Diesbezüglich erübrigt sich auch ein Eingehen auf das ergänzende Gutachten vom 9. Oktober 2017 – diese Fragen werden allenfalls im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren unter Mitanwendung des EisbG zu behandeln sein.

Das mit der nunmehr gegenständlichen Trasse SUED4 auch Abwägungen hinsichtlich des Grundbedarfs und des damit allenfalls später verbundenen Eigentumseingriffs getroffen wurden, ist auf die geringere Anzahl an abzulösenden und abzureißenden Wohnobjekten für die gewählte Trasse zu verweisen.

Das zitierte Erkenntnis des VfGH, VfSlg 18.239/2007 betrifft ein eisenbahnrechtliches Baugenehmigunsverfahren gem § 36 EisbG in der damals gültigen Fassung, wo im Zuge der Bauarbeiten die Trasse eines im Vorhaben enthaltenen und eisenbahnrechtlich schon genehmigten Abflusskanals genehmigt werden sollte. Es steht somit mit dem gegenständlichen Verfahren, wo die Festlegung des erforderlichen Geländestreifens für die Trasse der Hochleistungsstrecke erfolgt, in keinem Zusammenhang.

Da eine Entscheidung gemäß § 31f EisbG nicht Gegenstand des Grundsatzgenehmigungsverfahrens ist, erübrigt sich eine diesbezügliche weitere Auseinandersetzung, wobei den von Grundbeanspruchungen Betroffenen auch im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren nicht eingewendet werden kann, dass es eine umweltverträglichere Variante oder eine hinsichtlich der Grundrechte für ihn bessere Variante gebe

Nähere Feststellungen und eine Auseinandersetzung hinsichtlich der unmittelbaren Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching durch die Behörde sind erfolgt und der Begründung zu entnehmen (siehe oben „Zur Trassenverschwenkung mit Anbindung des Flughafens Hörsching“).

Zur Gutachterlichen Stellungnahme „UVP Projekt Ausbau Westbahnstrecke, Abschnitt Linz-Marchtrenk, Vergleichende Beurteilung der Trassenalternativen SUED4 und BEST 4 erstellt vom Ing. Büro ARCHI NOAH bzw. dort von Dipl. –Ing. Robert Unglaub, allgemein beeideter und gericht-

lich zertifizierter Sachverständiger, vom Juni 2017 wird auf die Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Es stimmt, das aus landwirtschaftlicher Sicht ist die Variante BEST4 die mit dem geringsten Flächenverbrauch ist. Es wurden bei der Auswahl die vom Sachverständigen für Raumplanung angeführten weiteren öffentlichen Interessen („Hauptargumente“) berücksichtigt:

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung werden die Argumente für und wider tabellarisch dargestellt (Seite 110 des ergänzenden Gutachtens). Seitens der Behörde spricht vor allem die unionsrechtliche Vorgabe der Flughafenanbindung, die geringere Anzahl an abzulösenden und abzureißenden Wohnobjekten und dies bei ca 7ha Flächenmehrverbrauch sowie die aus Sicht einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn schnelleren und günstigeren Bauabwicklung für die gewählte Trasse. Die Trassenauswahl scheint sowohl nach der UVE als auch nach den Aussagen der UVP-Sachverständigen nachvollziehbar und plausibel.

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung kann aufgrund dieser Bewertung der Varianten BEST4 und SUED4 die in der Stellungnahme ausgesprochene Kritik aus fachlicher Sicht nicht nachvollzogen werden. Vielmehr wird das in der UVE und dem Umweltverträglichkeitsgutachten dargestellte und beurteilte Gesamtergebnis aus fachlicher Sicht bestätigt.

Zur ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme vom Oktober 2017 wird seitens des Sachverständigen für Raumplanung nochmals betont, dass in der UVE

- eine sektorale Beurteilung nach verschiedenen Fachbereichen erfolgt ist, behandelt von fachlich kompetenten Sachverständigen,
- diese Sachverständigen – sofern in ihrem Fachbereiche relevant – auf die vorliegenden übergeordneten fachlichen / politischen Vorgaben eingehen mussten (v.a. Leitlinien der EU, des Bundes, des Landes Oberösterreich und auch des Zentralraumes Oberösterreich), womit natürlich eine höhere Gewichtung dieser damit verbundenen Trassenkriterien vorgegeben war und
- in der Zusammenschau aller fachlichen Kriterien damit letztlich auch eine Priorisierung erfolgen musste – vor allem bei annähernd gleichen Beurteilungsergebnissen der anderen einzubeziehenden Kriterien

Seitens der Behörde kann auch nachvollzogen werden, dass Kritik an einer „nicht fachlichen Vorgehensweise“ insofern zurückgewiesen werden muss, als die vorliegende UVGA Ergänzung eine Ergänzung der fachlich bereits getroffenen Aussagen darstellt und keine neue Befassung beinhaltet.

Seitens des Sachverständigen für Raumplanung wird angemerkt, dass es aus fachlicher Sicht- **KEINE** objektivierbare einzige richtige Vorgehensweise für die Bewertung von Trassenvarianten gibt.

Die Möglichkeit der Errichtung einer Haltestelle Pasching aus eisenbahntechnischer Sicht gegeben.

Zusammenfassend wird von der Behörde festgehalten, dass sich die Sachverständigen DI Kordina und DI Jäger im Zuge des Verfahrens (Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung, Miterstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens) eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt haben, diese gewissenhaft geprüft haben und darauf basierend ihre fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Die Entscheidung über die auszuwählende Trasse trifft die Projetwerberin und nur diese Trasse ist Gegenstand der UVP. Da es aus fachlicher Sicht **KEINE** objektivierbare einzige richtige Vorgehensweise für die Bewertung von Trassenvarianten gibt kann es je nach Gewichtung zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Zu prüfen ist aber nicht das Ergebnis, sondern ob ein entsprechender umweltbezogene Auswahlprozess der ua die Prämissen des HIG (nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen) mit einbezieht, zur Begründung der Auswahlvariante erfolgt ist. Darüber hinaus haben sie sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen und der mündlichen Verhandlung eingehend mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und ihre Schlüsse und Beurteilungen plausibel dargelegt. Keines der von Dipl. –Ing. Robert Unglaub vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen.

Zur vorgelegten wildökologische Stellungnahme zum UVP-Projekt vom 22.06.2017.

Vorab ist zu dieser gutachterlichen Stellungnahme anzumerken, dass die Jagd kein Schutzgut des UVP-G darstellt. Schutzgüter sind die Tiere und deren Lebensräume. Der Bahnabschnitt wird nach Aussage des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie entweder durchgehend mit Lärmschutzwänden ausgestattet oder mit Wildschutzzäunen, wodurch de facto Bahn-Fallwildverluste vermieden werden.

Die Anmerkungen betreffend die Durchlässe hinsichtlich Lage, Leitstrukturen, usw. sind fachlich korrekt und wurden in der Planung auch berücksichtigt.

Durch die neue Trasse erfolgt keine neue Zerstückelung der Lebensräume, die bestehende Zerstückelung wird nur verschoben.

Das Projekt ist im Strategischen Schienenverkehrskonzept für OÖ 2002 und im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz 2012 enthalten.

Die Bedenken des Privatgutachters wurden somit vom UVP-Sachverständigen widerlegt.

Ansonsten wird zur Stellungnahme der Bürgerinitiative vom 03.04.2017 auf die Ausführungen in D31-0, oben verwiesen.

E2 Bürgerinitiative Impulse Schiene Leonding, vertreten durch Sprecher Rechtsanwalt Dr. Oliver Plöckinger vom 07.04.2015

Die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ hat sich gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 durch die Vorlage ihrer Stellungnahme - während der Auflagefrist – welche von über 200 zu Gemeinderatswahlen (in den Standort- bzw in den Nachbargemeinden) wahlberechtigten Personen unterstützt wurde konstituiert und hat im Verfahren Parteistellung mit dem Recht die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird im Umweltverträglichkeitsgutachten ausdrücklich bestätigt, dass „Gesundheitsgefährdungen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder oder Feinstaub inklusive Bremsabrieb nach den vorliegenden Befunden nicht als Projektfolge zu erwarten sind. Die projektseitig vorgesehenen oder als Auflage vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen sind aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um auch unzumutbare Belästigungen in der Bau- und Betriebsphase zu verhindern.

Angemerkt wird, dass sich die Stadt Leonding entgegen der Behauptung der Bürgerinitiative gemäß der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015 in keinem belasteten Gebiet (Luft) befindet.

Eine Variante mit Tieferlegung und Einhausung wurde von der Projektwerberin nicht beantragt und ist aufgrund von den Sachverständigen festgestellten Umweltverträglichkeit auch nicht erforderlich. Die Festlegung des Trassenstreifens ist nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen erfolgt. Des Weiteren könnte eine Tieferlegung und Einhausung nicht als Projektmodifikation vorgeschrieben werden, da eine Einhausung ein aliud zum beantragten Vorhaben darstellen würde.

Schriftliche Stellungnahme der Grünen Linz-Land vom 10. Februar 2017, vertreten durch Bezirkssprecherin Karin Chalupar (VHS S 10)
Wie bereits oben ausgeführt, ist diese Stellungnahme verspätet erfolgt. Des Weiteren kommt einer Politischen Partei per se keine Parteistellung im UVP-Verfahren zu.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben.

Schriftliche Stellungnahme von Sieglinde Erler, Gaitlersteig 4, 4061 Pasching vom 15. Februar 2017 (VHS S 11)
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und beinhaltet kein den Parteien gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zukommendes subjektiv-öffentliches Recht.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben sowie die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen.

Schriftliche Stellungnahme von Hiltraud Mayr, Oberhausweg 6, 4061 Pasching vom 18. Februar 2017 (VHS S 11)
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und wird darin keine Verletzung eines den Parteien gemäß § 19 Abs. 1 Z1 UVP-G 2000 zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechts behauptet.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben sowie die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen.

Schriftliche Stellungnahme von Bettina & Thomas Pauzenberger, Bärenstr. 70, 4614 Marchtrenk vom 6. Februar 2017 samt Stellungnahmen in der mündlichen Verhandlung (VHS S12)
Auch diese Einwendungen waren als verspätet zurückzuweisen.

Diese Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen im Zuge der Verhandlung fachlich behandelt.

Eine Gefährdung des Hauswasserbrunnens durch Bau und Betrieb des Rübenverladeplatzes tritt durch die entsprechenden Maßnahmen, welche schon im Projekt enthalten sind bzw. als Nebenbestimmungen vorgeschrieben wurden, nicht ein. Quantitative Auswirkungen auf die Grundwassernutzung sowohl während der Bauphase als auch während des Regelbetriebes sind grundsätzlich auszuschließen. Auf Grund der unmittelbaren Nähe der Grundwassernutzung zur Bahntrasse können qualitative Beeinträchtigungen während der Bautätigkeit in Form von Trübungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenngleich solche sehr unwahrscheinlich sind.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe hat die Schadstoffausbreitungsberechnung, bezogen auf den maximalen Baustellenbetrieb ergeben, dass Zusatzimmissionen auftreten können, eine Verletzung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte jedoch nicht zu erwarten ist. Um die Minimierung der Auswirkungen sicherzustellen, wurden umfangreiche Maßnahmen zur Emissionsminderung vorgesehen (allem voran die regelmäßige Kehrung von Fahrflächen und die Befeuchtung von offenen Schüttflächen). Unter diesen Bedingungen ist keine erhebliche Zusatzbelastung während der Bauphase zu erwarten. Für den Betrieb des Rübenlagerplatzes ist im Vergleich zur Hauptbauphase mit deutlich geringeren Staubemissionen zu rechnen, welche auch saisonal begrenzt sind.

Mit Hilfe der im UVP-Gutachten angegebenen Maßnahmen werden die bei Bau und Betrieb verursachten Erschütterungen auf ein zulässiges Maß begrenzt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Normrichtwerte für den Bauwerksschutz nach ÖNORM S9020 sicher eingehalten werden.

Tiere werden durch Bau- und Schienenlärm nicht im Verhalten gestört werden.

Entsprechend konkrete zusätzliche Lärm- und Staubschutzmaßnahmen wären im Detailgenehmigungsverfahren festzulegen bzw. können diese kurzfristig unter Einbeziehung des Bauombudsmannes in der Bauphase erfolgen.

Schriftliche Stellungnahme von Gertraud Roitner, Aistentalerstraße 13. 70, 4063 Hörsching vom 20. Februar 2017 (VHS S 13)
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und wird darin keine Verletzung eines den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zukommendes subjektiv-öffentlichen Rechts behauptet.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben sowie die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen.

Stellungnahme von Dr. Regina Jaschke in der mündlichen Verhandlung (VHS S 64)
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und wird darin keine Verletzung eines den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zukommendes subjektiv-öffentlichen Rechts behauptet.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben sowie die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen.

Stellungnahme von Bernhard Kreinecker, Blümelbauerweg 6, 4060 Leonding, vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in der mündlichen Verhandlung
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und war demgemäß zurückzuweisen.

Das Vorbringen wurde von den Sachverständigen im Zuge der Verhandlung fachlich behandelt.

Hinsichtlich der befürchteten unzumutbaren Belästigung oder einer Gesundheitsgefährdung wird insbesondere auf die Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen:

„Aus humanmedizinischer Sicht ergibt sich auf den Grundstücken des Einwenders weder eine unzulässige Vermehrung gesundheitsgefährdender elektromagnetischer Immissionen noch unzulässig hohe Lärm- Schmutz- und Staubimmissionen, weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase. Das Wohnhaus des Einwenders ist weit von der Bahntrasse entfernt und seine zwei näher liegenden Grundstücke sind nicht bebaut und müssen daher nicht humanmedizinisch beurteilt werden. Eine Gesundheitsgefährdung durch das Projekt bei der Feldarbeit auf den betroffenen Grundstücken ist sicher auszuschließen.“

Stellungnahme von Dipl.-Ing. Bernhard Roider, Getreidestraße 24, 4061 Pasching in der mündlichen Verhandlung
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und wird darin keine Verletzung eines den Parteien gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechts behauptet.

Zur Hst. Pasching siehe allgemein oben sowie die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen.

Stellungnahme der RLG Rübenlogistik GmbH, vertreten durch Herrn DI Martin Bäck und Ing. Wilhelm Hauck in der mündlichen Verhandlung (VHS S 182)
Diese Einwendung ist verspätet erfolgt und war demgemäß als verspätet zurückzuweisen.

Aus fachlicher Sicht wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Stellungnahme von OÖ Umweltanwaltschaft, vertreten durch Dr. Martin Donat
Der Verwaltungsgerichtshof hat klargestellt, dass auch die Parteistellung des Umweltanwalts – gleich wie jene von anderen Beteiligten – von der rechtzeitigen Erhebung von Einwendungen abhängt. Werden Einwendungen im Großverfahren sohin auch vom Umweltanwalt nicht innerhalb der (mindestens) sechswöchigen Frist erhoben, tritt Präklusion der Parteistellung ein, egal ob Einwendungen/Stellungnahmen vor oder nach der Einwendungsfrist erstattet werden. (VwGH 21.10.2014, 2012/03/0112)

Somit ist die Stellungnahme der Umweltanwaltschaft in der verhandlung verspätet erfolgt und war demgemäß als verspätet zurückzuweisen.

Aus fachlicher Sicht wird auf die in der Verhandlungsschrift protokollierten Stellungnahmen der Sachverständigen zu der dem gegenstädlichen Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüberstehenden Stellungnahme hingewiesen.

Schriftliche Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich vom 15.05.2017
Der Wirtschaftskammer kommt im gegenständlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren keine Parteistellung jedoch das förmliche Anhörungsrecht gemäß § 4 Abs 1 HIG zu.

In der Abwägungsentscheidung nach dem HIG wurden auch die Argumente der Wirtschaftskammer berücksichtigt.

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000
Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 idgF „*dürfen Genehmigungen (Abs 6) 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.“

§ 24f Abs 1a lautet: „Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.“

§ 24f Abs 2 lautet: „Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt 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.“

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

gleichsmaßnahmen 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."

§ 24f Abs 4 UVP-G lautet: „Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten."

§ 24f Abs 5 lautet:" In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden."

§ 24f Abs 6 lautet: „Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind."

§ 24f Abs 9 lautet: „Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben."

§ 24f Abs 10 lautet: „Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. In Verwaltungsvorschriften und in Abs. 15 vorgesehene Zwangsrechte können ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind."

§ 24f Abs 11 lautet: „Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hiefür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen."

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

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen" im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle iS der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärmemissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO_2 (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

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

Zu den festen und gasförmigen Emissionen, welche sich im Wesentlichen auf den Staub und Partikel sowie Treibhausgase aus Dieselabgasen der Baufahrzeuge und der Baugeräte in der Bauphase sowie Bremsabrieb und Partikel und Treibhausgase aus Abgasen der Dieseltraktion beschränken ist dem Sachverständigen für Luft und Klima zu entnehmen, dass deren Auswirkungen gemäß UVP-Leitfaden zum IG-L als irrelevant eingestuft werden. Die Unterlagen entsprechen unter Berücksichtigung der vorgelegten Ergänzungen dem Stand der Technik.

Hinsichtlich der flüssigen Emissionen wird seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer bestätigt, dass durch die im Projekt vorgesehenen und durch Auflagen noch erweiterten oder präzisierten Gewässerschutzmaßnahmen die Emissionen in Oberflächengewässer und ins Grundwasser dem Stand der Technik entsprechend minimiert. Seitens des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser wird bestätigt, dass flüssige Emissionen, die zu nachhaltigen Schädigungen der Bodens des Grund- bzw. des Oberflächenwassers führen können, minimal gehalten bzw. vermieden werden. Aus geologisch – hydrogeologischer Sicht fallen flüssige Immissionen primär beim Einsatz von Bauhilfsstoffen während der

Bauphase an. Durch entsprechende zwingende Maßnahmen kann das Ausmaß der Einwirkungen auf ein möglichst geringes Ausmaß herabgemindert werden, sodass eine nachhaltige Schädigung des Bodens (der geologischen Verhältnisse, Bodenbeschaffenheit, Bodenstruktur etc.) ausgeschlossen werden kann. In der Bauphase anfallende, allfällig verunreinigte Wässer sind über ausreichend zu dimensionierende Gewässerschutzanlagen zu führen. Um eine Umweltbeeinträchtigung durch allfällige bei einem außerbetrieblichen Ereignis freigesetzte grundwassergefährdende Schadstoffe zu verhindern, wurden im Rahmen der Störfallanalyse Regelquerschnitte konzipiert, die bei der Projektumsetzung zu berücksichtigen sind. Diese sind auch in der Betriebsphase wirksam. Seitens des Sachverständigen für Abfallwirtschaft wird einer nachteiligen, qualitativen Veränderung des Wasserhaushaltes durch flüssige Emissionen wird zusätzlich, durch die zwingenden Maßnahmenvorschreibungen der betroffenen Sachverständigen, auch über die Grundsatzgenehmigung hinaus entgegengewirkt.

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

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

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

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

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a) UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a) und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c) nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

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

henen und aller im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsgutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin untersuchte die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder und Luftschadstoffe in der Bau- und Betriebsphase auf das Leben und die Gesundheit der Menschen. Er gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen, Erschütterungsimmissionen und Immissionen elektromagnetischer Felder auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Leben oder die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen können.

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

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

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

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

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Ökologie einschl. Gewässerökologie, Boden und Agrarwesen, Forstwesen einschl. Wald- und Wildökologie, Gewässerökologie und Fischerei, Luft und Klima, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer sowie Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Die Immissions-belastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfang-

reiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, etc.) umfasst.

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

Aus Sicht des Sachverständigen für Ökologie werden Immissionen, die zu erheblichen Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen führen, die geeignet sind den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, vermieden. Aus Sicht des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie ist eine bleibende Schädigung der Waldvergesellschaftung- u. des Wildbestandes nicht zu erwarten.

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser bestätigt, dass bei projektgemäßer Umsetzung des Vorhabens und Umsetzung der vom SV für Geologie, Hydrogeologie, Geotechnik und Grundwasserschutz formulierten zwingenden Maßnahmen die Immissionsbelastung des Schutzgutes Wasser möglichst gering gehalten wird. Seitens des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter – Oberflächengewässer und Grundwasser – durch die Gewässerschutzanlagen des Projektes unter Berücksichtigung der Auflagen der Sachverständigen möglichst gering gehalten. Erhebliche Belastungen der Umwelt werden nicht verursacht und der Zustand der Gewässer wird nicht bleibend geschädigt.

Zusammenfassend kommen die Sachverständigen zum Schluss:

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

b.) Immissionen vermieden werden, die den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen.

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

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

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

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

VI.1.2.a Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV
Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschrifen bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a) und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c) nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

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

Der Sachverständige für Lärmschutz hält im UVP-Gutachten hinsichtlich des Schienenlärms fest, dass bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und im Bescheid zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten werden.

Hinsichtlich der Vorgabe des § 2 Abs 5 SchIV wurde seitens des lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt, dass aus lärmschutztechnischer Sicht mit der vorgelegten schalltechnischen Ergänzung die Darstellung der speziellen Freiflächen mit Angabe der an lärmexponierten Bereichen der Freiflächen in 1,5 m Höhe zu erwartenden Immissionen ausreichend erfüllt wird. Auch seitens des Sachverständigen für Raumplanung wird bestätigt, dass In den ergänzenden Unterlagen alle jene Freiflächen mit einem erhöhten Schutzbedürfnis dargestellt werden (z.B. Erholungs-,Park- oder Gartenanlagen, Kinderspielplätze), die eventuell von Schienenlärmemissionen betroffen sein könnten.

Vom Sachverständigen wird auch bestätigt, dass im Vorhaben die für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz relevanten Immissionspunkte nach dem Stand der Technik im Sinne des § 2 Abs 5 SchIV identifiziert worden sind. Die im Projekt ausgewählten Messpunkte stellen grundsätzlich keine maßgebenden Immissionspunkte im Sinne des § 2 Abs. 5 der SchIV dar, diese dienen für den Ist-Bestand an den Punkten der Plausibilitätsprüfung des schalltechnischen Berechnungs-

modells. Die numerischen Immissionsergebnisse an einigen Referenzpunkten können jedoch für Objekte herangezogen werden, wenn sie für projektlärmexponierte Lagen der Objekte repräsentativ sind.

Abschließend hat auch der Sachverständige für Humanmedizin bestätigt, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten Maßnahmen und der im Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht hinsichtlich des Schienenlärms umweltverträglich ist. Der Sachverständige ist dabei im Sinne der Rechtsprechung der Höchstgerichte davon ausgegangen, dass die Grenzwerte der SchIV einen Mindeststandart darstellen deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Die vorhabensbedingten Immissionen führen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen.

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

Die Vorgaben der SchIV für den Schienenlärm wurden somit eingehalten, wobei im Zuge der humanmedizinischen Beurteilung auch über den Mindeststandart der SchIV hinausgehende Maßnahmen im Einzelfall festgelegt wurde. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die SchIV nur hinsichtlich des Schienenlärms angewendet wurde. So betrifft diese nicht den Baulärm.

VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000
Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Altlasten bestätigte, dass die Projektrealisierung bezüglich Altlasten und Altstandorte vorteilhafte Auswirkungen hat, da geschüttete Materialien mit umweltgefährdendem Potential unter Beachtung der einschlägigen Gesetze und Verordnungen gesichert bzw. geeignet umgelagert (deponiert) werden. Die entstehenden Abfälle werden, soweit dies möglich ist wiederverwertet (v.a. Bodenaushub). Nicht verwertbare Stoffe werden deponiert.

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

VI.1.4. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000
Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnah-men, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige 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.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der ho. Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen von den Sachverständigen in den Bänden 3 und 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens beantwortet wurden. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

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

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

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

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

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. ausschließlich jene Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens in der Fassung der mündlichen Verhandlung wurden mit einigen begründeten

Ausnahmen als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen.

V.2. Bestimmung des Trassenverlaufs nach dem HIG

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

„Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die 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) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

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

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

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

Anhörung im Trassengenehmigungsverfahren

§ 4. (1) Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat 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 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

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

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

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

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

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

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

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

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

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

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

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.“

Die zitierten Bestimmungen des HIG sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag eines Eisenbahnunternehmens für eine Hoch-

leistungsstrecke - die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann für die Sicherung des Trassenverlaufs die Genehmigung (Trassengenehmigung) mit Bescheid zu erteilen hat. der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Im Rahmen einer UVP für den Bau oder eine Änderung einer Hochleistungsstrecke ist jedenfalls ein Trassengenehmigungsverfahren durchzuführen.

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

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

Weiters wird von den Sachverständigen die ausrechende Darstellung der öffentlichen Interessen bestätigt.

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

Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Oberösterreich, der Wirtschaftskammer Oberösterreich, der Kammern für Arbeiter und Angestellte für Oberösterreich, der Oberösterreichischen Landwirtschaftskammer sowie der Standorgemeinden im Sinne des § 4 HIG.

Im Zuge der Anhörung haben das Land Oberösterreich - Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, die Kammer für Arbeiter und Angestellte Oberösterreich, die Oberösterreichischen Landwirtschaftskammer und die Standortgemeinden, verspätet auch die Wirtschaftskammer Oberösterreich Stellung genommen. Zu den Stellungnahmen und deren fachlicher Behandlung wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen oben verwiesen. Diesen Stellungnahmen sind keine Anhaltspunkte dafür zu entnehmen, dass aus Sicht der betroffenen Interessenvertretungen und Gemeinden die Erteilung der ggst. Trassengenehmigung nicht möglich wäre, sodass die Ergebnisse dieser Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegenstanden.

Die Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 3 Abs 1 HIG erfüllt.

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

Auf die Ausnahmebestimmung des § 4 HIG wird hingewiesen.

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

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen
Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung samt Verbesserungen, das Umweltverträglichkeitsgutachten vom 21. März 2017, die durchgeführte öffentliche Erörterung vom 31. Jänner 2017 bis einschließlich zum 1. Februar 2017, das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 4. April 2017 bis einschließlich zum 5. Mai 2017 , die Ergänzung zum Umweltverträglickeitsgutachten vom 12. September 2017 und die weiteren eingeholten gutachterlichen Stellungnahmen vom 30. Oktober 2017 im ergänzenden Ermittlungsverfahren.

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

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die Gutachten

bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlchen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Das von der Behörde eingeholte Umweltverträglichkeitsgutachten ist methodisch einwandfrei und entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. Im Gutachten wurden die Prüfmethoden und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

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

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

- Gutachten zur Abschätzung der ökologischen, hygienischen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Errichtung eines Rübenverladeplatzes der ÖBB-Infrastruktur auf Flächen des Kräuterbau-Spezialbetriebs vlg. Berngut (Arznei- und Gewürzpflanzenproduktion) der Familien Meier – Thallinger , Marchtrenk von Em. O. Univ.-Prof Dr. Chlodwig Franz vom 9. Mai 2015

- schalltechnische Stellungnahme der Schreiner International Technical Consulting vom 28.06.2017

- Städtebauliche Analyse von Architekt Dipl.-Ing Günter Reissner, Msc vom 30. Juni 2017

- Gutachterliche Stellungnahme, Vergleichende Beurteilung der Trassenalternativen SUED4 und BEST4 von Dipl. Ing. Robert Unglaub, ING.-BÜRO ARCHI NOAH Landschafts-, Raumplanung und Umweltprüfung 9133 Sittersdorf, Proboj 2 vom Juni 2017

- ergänzende gutachterliche Stellungnahme des ING. BÜRO ARCHI NOAH, Dipl.-Ing. Robert Unglaub, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger Proboj 2, 9133 Sittersdorf vom 10. Oktober 2017

- ergänzende raumplanerische Stellungnahme von Dipl. Ing. Robert Unglaub, ING.-BÜRO ARCHI NOAH Landschafts-, Raumplanung und Umweltprüfung 9133 Sittersdorf, Proboj 2 vom 28. November 2017

- Stellungnahme vom 24. März 2015, erstellt von Herrn Mag. Christopher Böck Geschäftsführer des OÖ. Jagdverbandes und Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Ökologie (Wildökologie und Wildbiologie), Naturschutz, Allgemeine Zoologie (Wildbiologie, Säugetiere, Vögel), Jagd, sowie Herrn Ing. Peter Kraushofer, Hegemeister und Delegierter zum oö. Landesjagdausschuss

- ergänzende wildökologische Stellungnahme von Mag. Christopher Böck, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, OÖ Landesjagdverband, Hohenbrunn1, 4490 St. Florian vom 22. Juni 2017

Das Umweltverträglichkeitsgutachten wurde vom UVP-Koordinator erstellt und es erfolgte bei der Erstellung des UVG eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch den UVP-Koordinator und somit durch einen Gutachter.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten wurde vom UVP-Koordinator erstellt und es erfolgte bei der Erstellung des UVG eine fachliche Überprüfung der Fachbeiträge durch den UVP-Koordinator und somit durch einen Gutachter.

Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch nicht durch die Stellungnahmen sowie die Einwendungen erschüttert werden.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde das Umweltverträglichkeitsgutachten samt Ergänzungen für schlüssig und nachvollziehbar, wobei deren Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen

Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw, soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen.

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

VIII. Zusammenfassung

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

IX Kosten

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

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Wei-

ters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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

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

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html) bekanntgemacht.

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

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

Weiterer Hinweis:

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

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

Für den Bundesminister:
Mag. Gabriele Fiedler

Ihr Sachbearbeiter:
Mag. Michael Andresek
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219
E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
bmvit Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2018-03-01T13:09:37+01:00
	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	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	