

Dr. WOLFGANG MARIA PAUMGARTNER

RECHTSANWALT

An den
Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 Wien

Salzburg, 03.05.2010
0948/01 - 1/if - 87757.doc

Beschwerdeführer: Landesumweltanwalt Dr. Wolfgang Wiener
Landesumweltanwaltschaft Salzburg
Membergerstr. 42, 5020 Salzburg

vertreten durch: RA Dr. Wolfgang Maria Paumgartner
Pfeifergasse 3, 5020 Salzburg
unter Berufung auf die erteilte Vollmacht

Belangte Behörde: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
BMVIT-IV/SCH2
Radetzkystraße 2, PF 201, 1030 Wien

Mitbeteiligte Partei: ÖBB-Infrastruktur AG
Vivenotgasse 10, 1120 Wien

wegen: ÖBB-Strecke Schwarzach/St. Veit - Villach Hbf.
Steinbach – Angertal
Abschnitt Schlossbachgraben – Angertal
km 24,602 - km 26,306
Umweltverträglichkeitsprüfung und
teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

B E S C H W E R D E

gemäß Art. 131 Abs. 2 B-VG

Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung

gemäß § 30 Abs. 2 VwGG

dreifach
Beilage: bekämpfter Bescheid

In außen bezeichneter Beschwerdesache erhebt der Landesumweltanwalt des Bundeslandes Salzburg gegen den zuletzt mit Edikt im Amtsblatt zur Wiener Zeitung am 09.03.2010 veröffentlichten und demzufolge mit 23.03.2010 als zugestellt geltenden Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 02.03.2010, GZ. BMVIT-820.295/0002-IV/SCH2/2010, innerhalb offener Frist das Rechtsmittel der

B E S C H W E R D E

gemäß Art. 131 Abs. 2 B-VG

an den Verwaltungsgerichtshof.

Beilage: Bescheid des BMVIT vom 02.03.2010, GZ. BMVIT-820.295/0002-IV/SCH2/2010

BESCHWERDELEGITIMATION

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 iVm Abs 3 UVP-G hat der Umweltanwalt im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20 leg.cit. Parteistellung. Er ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

BESCHWERDEBEHAUPTUNG

Der Beschwerdeführer ist durch den beschwerdegegenständlichen Bescheid in seinem Recht auf Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, insbesondere auf Durchführung eines gesetzmäßigen, alle Vorhabensauswirkungen berücksichtigenden und verfahrensrechtlich korrekten UVP-Verfahrens, sowie auf Einhaltung der von ihm wahrzunehmenden öffentlichen Interessen verletzt.

Letztere ergeben sich aus den im Landesumweltanwaltschafts-Gesetz, LGBl.Nr. 67/1998 idGF des Bundeslandes Salzburg, im § 1 formulierten Zielsetzungen:

„Die Einrichtung der Salzburger Landesumweltanwaltschaft (kurz: Landesumweltanwaltschaft) erfolgt mit folgender Zielsetzung:

- 1. Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen;*
- 2. Vermeidung von schädlichen Einwirkungen auf die Umwelt (zB durch die Beeinträchtigung der Luft, des Wassers, des Bodens oder durch Lärm) und Verminderung von bestehenden solchen Einwirkungen;*
- 3. Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes und Verbesserung bestehender Beeinträchtigungen.“*

Vorbemerkungen

Den Beschwerdeausführungen an dieser Stelle vorzuschicken ist, dass dem Ausgang der Beschwerde ein ganz wesentliches Gewicht im weiteren Prozess zur Erreichung eines effektiven Lärmschutzes vor Bahnlärm im Gasteinertal zukommen wird.

Zumindest seit der Erklärung der Tauernbahn zur Hochleistungsstrecke im Jahr 1989 beherrscht dieses Thema die Gasteiner Gemeinden, die fast ausschließlich vom Tourismus, insbesondere vom Kurtourismus leben und dabei auf die vorherrschenden einzigartigen Natur- und Umweltbedingungen angewiesen sind.

Mindestens ebenso lang besteht das Bestreben der ÖBB eine hoch-leistungsfähige Alpenquerung auf der Schiene zu schaffen, der auch im europäischen Kontext eine maßgebliche Bedeutung zukommt.

In einem dreijährigen, im Jahr 2001 beendeten Mediationsverfahren zwischen Gemeinden und ÖBB, an dem auch der Beschwerdeführer beratend teilnahm, wurden nach den damaligen Möglichkeiten nahezu alle für eine friedliche Koexistenz erforderlichen Punkte diskutiert und vertraglich fixiert. Seither harren die Gasteiner einer Umsetzung dieses Vertrages.

Bis zum beschwerdegegenständlichen Verfahren, erzwungen durch zweimalige Inanspruchnahme des VwGH (2005/03/0131 und 2007/03/0068), gab es für die Kurgemeinden auch keine effektive Mitwirkungsmöglichkeit in einem Verfahren, in dem die Umweltauswirkungen einer Hochleistungsstrecke im Rahmen einer umfassenden Gesamtschau einer solchen Überprüfung bedurften, wie sie vorausschauend im Mediationsverfahren in Form der „Grünen Kiste“ - einem Einreichprojekt gleich - im Einvernehmen mit der ÖBB, heute mitbeteiligte Partei, erstellt wurde.

Nach diesem Verfahren wird es eine solche Mitwirkungsbefugnis und damit effektive Beteiligung der Öffentlichkeit, wie sie die EU-Richtlinien vorsehen, aber auch nicht mehr geben. Durch eine offenbar aus der bisherigen Judikatur des VwGH in derselben Sache neuerlich erforderlich gewordene „Lex Gasteinertal“ - in den Augen der Partnerschaft BMVIT-ÖBB offensichtlich ein besonders widerspenstiges Tal - sieht das UVP-G seit der Novelle 2009 nämlich als neuen Punkt gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G vor, dass Änderungen von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken unter 10 km Länge durch Änderung der Trasse oder (sic!) Zulegung eines Gleises nur mehr im vereinfachten Verfahren durchzuführen sind.

Für die Bevölkerung, vor allem aber für die Kur- und Tourismuswirtschaft und deren Bürgerinitiativen, also für die Hauptbetroffenen heißt dies, dass noch die Möglichkeit zur Akteneinsicht besteht – mehr aber auch nicht.

Vor diesem Hintergrund ist auch die hier hervorzuhebende besondere Kraftanstrengung der Bürgerinitiative Lebenswertes Gastein, mitgetragen durch deren Standortgemeinde Bad Gastein, zu sehen, die mit einem immensen zeitlichen und monetären Aufwand unter Zuhilfenahme hochkarätiger Gutachter Punkt für Punkt die unbelegten und falschen Behauptungen und Gutachten des Verfahrens aufgezeigt und widerlegt haben.

Da ein solcher Gutachtens-Aufwand für den Beschwerdeführer nie zu leisten gewesen

wäre, hat sich der Beschwerdeführer dem Großteil der bekannten bzw wegen Vorenthaltung durch die Behörde überhaupt bekannt gewordenen Gutachten angeschlossen und diese zum eigenen Vorbringen erhoben. Der Einfachheit halber und zur Nachvollziehbarkeit der Vorbringen wird daher auch in der Beschwerde die dem Verfahrensakt zu entnehmende Nummerierung der Gutachten, wie sie von der Gemeinde Bad Gastein et.al. vorgenommen wurde, verwendet.

I. SACHVERHALT

Zur Vorgeschichte darf auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs vom 12.09.2006, Zahl 2005/03/0131 sowie vom 03.09.2008, Zahl 2007/03/0068, verwiesen werden.

Die in diesen Verfahren erstattete Sachverhaltsdarstellung wird hier noch einmal aktualisiert und ergänzt in einer Gesamtzusammenschau wiedergegeben:

I.1. Rechtliche Grundlagen der „Tauernachse“

Mit Verordnung vom 4.7.1989 (BGBl. 370/1989) wurde die Strecke „Salzburg – Schwarzach/St.Veit – Villach – Staatsgrenze bei Rosenbach“ zur Hochleistungsstrecke erklärt. Damit ist beabsichtigt, eine Europäische Hauptachse des Schienenverkehrs („Tauernachse“), die durch österreichisches Hoheitsgebiet führt und für den Transitverkehr unabdingbar ist, zu errichten. Noch deutlicher wird als Voraussetzung für die Erklärung zur Hochleistungsstrecke in § 1 Abs. 1 zweiter Satz Hochleistungsstreckengesetz bestimmt: *„Voraussetzung hierfür ist, dass dieser eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.“* Dementsprechend hat sich Österreich mit dem Beitritt zur Europäischen Union auch zum Bau einer europäischen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke und zu näher bezeichneten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen auf der Tauernachse verpflichtet (vgl. insbesondere Anhang 2 gem. Art. 5 des Protokolls Nr. 9, EU-Beitrittsakte, BGBl. 45/1995). Dies erfordert die kurzfristige Errichtung einer durchgehenden zweigleisigen Strecke unter Berücksichtigung der vorgegebenen Parameter hinsichtlich Geschwindigkeit, Achslasten, Radien und Steigungen. Das wesentliche und frequenzentscheidende, aber damit auch nach UVP-Kriterien entscheidende Merkmal einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke ist daher eine durchgehend zweigleisige Strecke mit den für eine Hochleistungsstrecke erforderlichen technischen Merkmalen. (siehe obzit. BGBl. 45/1995 Art. 5 bzw. § 23b Abs. 1 UVP-G arg. „Hochleistungsstrecke“).

Die Streckenteile im Gasteiner Tal sind Teil dieser „Tauernachse“. Es handelt sich dabei um die im durchgeführten Mediationsverfahren (dazu unten 1.2.) vereinbarten circa 12 km langen, derzeit eingeleisigen Strecken „Bad Hofgastein – Angertal“ bzw. „Kralbach – Bad Gastein – Bockstein“.

I.2. Darstellung der bisherigen Stückelung (soweit bekannt)

Nachdem es sich bei dem Vorhaben des Neubaus der Tauernachse als

Hochleistungsstrecke um ein Gesamtvorhaben handelt, das an sich der UVP-Pflicht unterliegt, sei an dieser Stelle kurz dargestellt, wie diese Strecke im Laufe der Jahre – jeweils ohne Durchführung einer UVP – sukzessive zur HL-Strecke umgebaut wurde. Die hier angeführten Daten stammen aus eigener Recherche und sind daher nicht vollständig:

- Brandstatt-Loifarn, Teilinbetriebnahme 2004, Vollenbetriebnahme im Herbst 2005
- Loifarn-Klammstein, Inbetriebnahme 2003
- Abschnitt Klammstein, Bauzeit 1991-1993
- Unterberg-Dorfgastein, Bauzeit 1979-1981
- Dorfgastein-Bad Hofgastein, Bauzeit 1977-1979
- Bad Hofgastein-Steinbach, Bauzeit 1975-1978
- Steinbach-Angertal:

Teilprojekt Steinbach-Angerschluhtbrücke: Gleisneulage am Bestand ab dem Jahr 2012 vorgesehen laut Beantwortung der Petitionen Nr 39 und 40 an die Parlamentsdirektion durch das BMVIT mit beigeschlossener Stellungnahme der ÖBB vom 14.02.2005

Teilprojekt Schlossbachgraben-Angertal (bisherige Bezeichnung Angerschluhtbrücke-Bf. Angertal) → UVP-Verfahren 2009

- Angertal-Kralbach, Bauzeit 1992-1996
- Absenkung zweites Gleis im Bocksteintunnel nach Mallnitz, Inbetriebnahme 2005
- Mallnitz-Lindisch (Kaponigtunnel), Inbetriebnahme 2009
- Kolbnitz-Mühldorf, Inbetriebnahme 2004
- Mühldorf-Pusarnitz, Inbetriebnahme 2008

Daraus ergibt sich, dass die Südrampe der Tauernachse bis Spittal an der Drau bereits fertiggestellt ist. Im Gasteinertal verbleibt nur noch die kurze Strecke zwischen dem südlichen Ende des beschwerdegegenständlichen Eisenbahnabschnitts und Bockstein. Durch den sukzessiven Abbau von Kapazitätsengpässen und Widerständen auf der Strecke konnte so schon bisher die Leistungsfähigkeit sukzessive gesteigert werden – mit all seinen Auswirkungen auf das lärmsensible Gasteinertal. Das derzeit größte bestehende Hindernis ist die Angerschluhtbrücke, im Zuge deren Erneuerung ein Neubau der

Hochleistungsstrecke auf einer Länge von 1,7 km erfolgt.

I.3. Mediationsforum Gasteinertal

Aufgrund der Bedeutung der neu zu errichtenden Tauernachse sowie der innerstaatlich und europarechtlich gebotenen Errichtung dieser Fernverkehrsstrecke (Hochleistungsstrecke), aber insbesondere wegen der internationalen Bedeutung der Kur- und Tourismus-Region Gasteinertal, wurde zwecks Suche nach einer annähernd systemverträglichen Trassenfindung für den Neubau der zweigleisigen Tauernbahn durch das Gasteiner Tal ein dreijähriges Mediationsverfahren durchgeführt, in dem verschiedene Trassenvarianten geprüft wurden.

Zentrale Frage des Mediationsverfahrens war, inwieweit der Bau eines Alpen transitkorridors mit den Bedürfnissen der hoch sensiblen Tourismusregion Gasteinertal, die ca. 2,4 Mio. Nächtigungen im Jahr aufweist, und jährlich rund 300.000.000,-- Euro aus dem Fremdenverkehr erwirtschaftet, vereinbar ist. Die Mediationsteilnehmer konnten sich letztendlich anhand eines gemeinsam erarbeiteten Kriterienkataloges auf eine Trassenführung einigen. Sämtliche Mediationsteilnehmer (neben den ÖBB und der Landesumweltanwaltschaft auch das BMVIT) waren sich darüber einig, dass das Projekt "Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal" als **ein Gesamtprojekt (Vorhaben) zu behandeln ist**, dessen technische und umweltverträgliche Machbarkeit nur für dieses Gesamtprojekt beurteilt werden kann.

Die Ergebnisse dieses Mediationsverfahrens wurden letztendlich systematisch gegliedert in Form der sogenannten „Grünen Kiste“ festgehalten, deren wesentlicher Bestandteil der einvernehmlich mit den ÖBB verfasste Endbericht und Kriterienkatalog darstellt. Diese „Grüne Kiste“, als Dokumentation der für die einvernehmliche Trassenfindung ausschlaggebenden Variantenstudien, lärmtechnischen Gutachten, fachlichen Beurteilungen und Erwägungen, über welche auch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Projektwerberin verfügen, war bereits Bestandteil aller bisherigen Verfahren, ebenso wie im nunmehr beschwerdegegenständlichen Verfahren.

In diesem einvernehmlich mit den ÖBB verfassten Endbericht und Kriterienkatalog zum Mediationsverfahren wird unter Punkt 2. „Problemstellung“ folgendes ausgeführt:

“Das von diesem Projekt betroffene Gasteiner Tal ist das längste und bevölkerungsreichste Tauerntal. Die Kur- und Nationalparkgemeinde Bad Gastein gilt mit ihrer Architektur als besonderes Siedlungs- und Kulturdenkmal, die Nachbargemeinde Bad Hofgastein liegt als Kurort inmitten einer naturnahen

Kulturlandschaft, umgeben von Naturdenkmälern. Insgesamt stellt das Gasteiner Tal seit über 100 Jahren eine Region mit hoch erschlossener touristischer Monowirtschaft dar, in der neben einem Netz aus Kurpromenaden und Wanderwegen weitere vielfältige Erholungs- und Sporteinrichtungen eingebettet sind. Die hohe Erwartungshaltung der Kurgäste an Ruhe und Schönheit der Erholungslandschaft... bedingen eine sehr hohe Sensibilität gegenüber Umweltbeeinträchtigungen."

Selbst wenn der Mediationsvertrag für die Genehmigungsbehörde nicht verbindlich sein sollte, so kann sie dennoch nicht einfach über die Ergebnisse dieses Prozesses hinwegsehen. Der Mediationsvertrag ist die logische Konsequenz aus den Ergebnissen dieses Verfahrens. Eben diese Ergebnisse liegen im beschwerdegegenständlichen Verfahren aber als Beweismittel vor, unterliegen der Beweiswürdigung und sind daher zwingend zu beachten. Insofern ergibt sich auch eine gewisse Bindung der Behörde an den Inhalt des Mediationsvertrages.

Jedenfalls verbindlich ist der Mediationsvertrag aber für die mitbeteiligte Partei als Rechtsnachfolgerin der Vertragspartei ÖBB. Gegenstand dieses Vertrages ist die Trassenführung der neu zu errichtenden Bahnstrecke in den Gebieten der Gemeinde Bad Gastein sowie der Marktgemeinde Bad Hofgastein, in welchen sich die noch nicht neu gebauten Teilstücke befinden. Die Vertragspartner stimmen darin überein, dass die im Mediationsforum festgelegten Ergebnisse, insbesondere die Trassenführung des Neubaus der Tauernbahn im Gasteiner Tal, welche in der vereinbarten Linienführung durch Abweichungen vom Bestand mit mehr als 100 m und ihrer Länge von mehr als 10 Kilometer zweifelsfrei der UVP-Pflicht unterliegt, entsprechend dem bisherigen Vorgehen einvernehmlich in den kommenden Behördenverfahren umgesetzt werden. Die genannten Entfernungsangaben waren aufgrund der damaligen Gesetzeslage des UVP-G erforderlich, welche inzwischen aber durch die Judikatur von EuGH (Kommission gegen Spanien C-227/01) und VwGH überholt sind.

Der Vertrag lautet: *"Es wird vereinbart, dass die ÖBB für das vereinbarte Gesamtprojekt Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal die Unterlagen für die Trassenverordnung so vorlegen, dass entweder für das Gesamtprojekt oder für zwei Teilprojekte, die jeweils das Gemeindegebiet von Bad Gastein und Bad Hofgastein umfassen die Trassenverordnung erlassen werden kann."* (allseits unterfertigter Mediationsvertrag bzw. "Grüne Kiste", Seite 2 des Vertrages, Absatz 5.)

Im zivilrechtlichen Mediationsverfahren konnte jedoch eine explizite vertragliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung i.S.d. UVP-Gesetzes nicht festgelegt werden, da eine solche Feststellung nur

Gegenstand eines öffentlichrechtlichen Verfahrens sein kann und somit in die Kompetenz von Verwaltungsbehörden fällt. Dieser Punkt wurde im Mediationsverfahren mehrfach und im Beisein des Vertreters des BMVIT, MR Dr. Karl-Johann HARTIG diskutiert. Aus diesem Grund wurde einvernehmlich festgelegt, nur ein solches Projekt zur Genehmigung einzureichen, das "per se UVP-pflichtig" sein würde. Diese Vereinbarung über das Vorhaben sollte daher ausdrücklich jedem künftigen Versuch einer "Stückelung" oder eines "Streckenausbaus" zur Umgehung einer UVP vorbeugen. Unter anderem wurde im Vertrag dazu festgehalten, dass *"das jeweils vom Gesetz vorgesehene Verfahren, das der Erlassung einer Trassenverordnung (§ 3 Hochleistungsstreckengesetz) vorangeht"* eingehalten werde. Auch wurde im Mediationsverfahren im Sinne der §§ 1 und 6 UVP-G ein der Umweltverträglichkeitserklärung vergleichbares Projekt als Vorhaben erarbeitet (siehe „Grüne Kiste“), was die einvernehmlichen Bestrebungen zur Durchführung einer UVP für künftige Projekte unterstreicht.

I.4. Das Teil-Projekt Angerschluchtbrücke

Die ÖBB haben am 15.12.2003 den Neubau der Angerschluchtbrücke (km 24,6 - km 26,3) in Bad Hofgastein samt Umweltbericht unter dem Titel "Strecke Schwarzach/St. Veit – Spittal/Millstättersee, zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn, Steinbach – Angertal, Abschnitt Angerschluchtbrücke – Bf. Angertal" zur eisenbahnbehördlichen Bewilligung eingereicht. Die Einreichunterlagen betreffen die Umsetzung eines Teiles des im Mediationsverfahren behandelten Gesamtprojektes. Bei dem eingereichten Projekt handelt es sich nach dem im Mediationsverfahren erarbeiteten Vorhabensbegriff um einen Abschnitt des Neubaus der Tauernbahn.

Allein aus der Länge des Projektes, nämlich 1,7 km, geht hervor, dass es sich nicht isoliert um die Angerschluchtbrücke handelt, sondern um einen Teil des im Mediationsverfahren behandelten Projektes „Steinbach – Angertal“ in Bad Hofgastein. Innerhalb dieses Streckenabschnittes wurde eine Einigung hinsichtlich der sogenannten Variante 4 erzielt und vertraglich festgelegt. Demnach soll die Trasse nach der Haltestelle Bad Hofgastein nach Westen in den Berg verlegt (Nordportal „Schlossalmtunnel“) und nach ca. 2.800m Tunnellänge nach dem Hundsdorfergraben wieder zutage treten (Südportal), um vor der „Angertalbrücke“ wieder in Bestand eingebunden zu werden.

Der nun geplante Abschnitt beginnt ca. 380 m nördlich des Bahnhofes Angertal im Anschluss an den "Schlossalmtunnel". Hier soll die bestehende eingleisige Strecke provisorisch eingebunden werden. Der Projektsabschnitt endet ca. 950 m südlich des Bahnhofes Angertal durch Einbindung in den Bestand. Der neu zu errichtende zweigleisige Trassenabschnitt ist 1,7 km lang. Gleichzeitig mit dem

Neubau der Brücke soll eine zweigleisige Hochleistungsstrecke errichtet werden.

Die mitbeteiligte Projektswerberin betonte bereits in den eingereichten Unterlagen des ursprünglichen Antrages sich an das Endergebnis des Mediationsverfahrens zu halten. Auch bei den öffentlichen Projektvorstellungen, vor und während des laufenden UVP-Feststellungsverfahrens, gab die mitbeteiligte Projektswerberin an, dass die im Mediationsverfahren erarbeiteten Ergebnisse, insbesondere der Endbericht samt Kriterienkatalog und dazugehörigem Plan- und Gutachtenkonvolut (alle Bestandteil der "Grünen Kiste"), die Grundlagen des nunmehrigen Vorhabens darstellen. Das ist im heute beschwerdegegenständlichen Verfahren nicht anders.

Bei den angeführten öffentlichen Projektvorstellungen wurden jeweils die Pläne zu der im Mediationsvertrag festgelegten Strecke "Steinbach – Angertal" inklusive dem „Schlossalmtunnel“ präsentiert, welche damit auch die Zustimmung der Gemeinden fanden.

Das in der Folge aber tatsächlich eingereichte, von den öffentlichen Präsentationen in wesentlichen Punkten abweichende eisenbahnrechtliche Projekt ist – abgesehen von dem laut Judikatur des VwGH als für die Entscheidung der UVP-Frage unwesentliche Verschieben einer Weiche um 160 m – auch heute noch ident und nunmehr abermals beschwerdegegenständlich.

Im Endbericht des Mediationsverfahrens ist im Vertragspunkt 5. ausdrücklich festgehalten, dass sich die ÖBB verpflichten, in den genannten Verfahren keine Änderungen der Teilprojekte, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind, zu beantragen, sofern diese Projektänderungen den im Mediationsverfahren erarbeiteten Kriterien und Zielen – wie sie im Endbericht festgelegt sind – widersprechen.

Trotzdem wurde das vereinbarte Projekt in zweifacher Weise von der Vereinbarung abweichend geändert:

- Der Abschnitt „Steinbach – Angertal“ wurde gestückelt und nur das gegenständliche kurze Streckenstück eingereicht.
- Der „Schlossalmtunnel“ wurde bisher weder eingereicht, noch liegt eine Übertragungsverordnung zum Bau vor, noch entspricht das Projekt „Schlossalmtunnel“ den von den ÖBB zwischenzeitig veröffentlichten Bauvorhaben: Laut Beantwortung der Petitionen Nr. 39 und 40 an die Parlamentsdirektion durch das BMVIT mit beigeschlossener Stellungnahme der ÖBB vom 14.02.2005 ist ab dem Jahr 2012 für den unmittelbar anschließenden, rund 2,5 km langen Abschnitt „Steinbach – Angerschluhtbrücke“ eine Gleisneulage am Bestand vorgesehen. Für den

ersten Teil davon, der direkt an das gegenständliche Projekt in Richtung Norden anschließt, ist im Rahmen eines neuen ÖBB-Projektes „Schlossbachgraben – Angertal“ mit ca. 1 km Länge sogar der kurzfristig umzusetzende, zweigleisige Aus(Neu)bau am Bestand projektiert (Stand 11/2004). Diese geplante Weiterentwicklung am Bestand lässt den Umsetzungswillen hinsichtlich „Schlossalmtunnel“ allerdings als sehr unwahrscheinlich erscheinen und lässt auf die Absicht schließen, eine kostspielige Tunnellösung sowie eine UVP durch kleinräumige Stückelungen zu umgehen (zur vereinbarten Trassenführung siehe „Grüne Kiste“ Mappe 5, Einlage 4.4, Plan Nr. 99-o31/004.4 „Lageplan Variante 4“ bzw. zu der einvernehmlich mit der Gemeinde Bad Hofgastein als Basis für die im ggst. Verfahren erteilte Zustimmungserklärung der Gemeinde Mappe 5, Einlage 4.4, Plan Nr. 99-o31/004.3b „Lageplan Variante 3b“).

Dadurch wurde der Mediationsvertrag aber gebrochen.

Die nunmehr projektierte neue Angerschluhtbrücke bzw. dieser zweigleisige Streckenabschnitt ist integrativer Bestandteil der beschriebenen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke. Als nächster Schritt sollte der Abschnitt „Schlossalmtunnel“ zur Trassenverordnung eingereicht werden. Dementsprechend spricht das gegenständliche Vorhaben auch von einer „provisorischen Einbindung“ an den derzeit noch eingleisigen Bestand. Das eingereichte Projekt schafft so bereits einen unterschiedlich anbindbaren Zwangspunkt für die Weiterführung der Errichtung der zweigleisigen Fernverkehrsstrecke (Hochleistungsstrecke).

Da mit der Umsetzung des Projektes „Schlossalmtunnel“ aufgrund des derzeit gültigen Rahmenplanes jedenfalls nicht vor dem Jahr 2020 zu rechnen ist und aufgrund der bisher an den Tag gelegten Vorgangsweise der mitbeteiligten Partei in ihrem Bestreben eine UVP – formell oder inhaltlich – zu umgehen, sind auch die wiederholten Aussagen der mitbeteiligten Partei den Mediationsvertrag einhalten zu wollen zu realitvieren. Wie im beschwerdegegenständlichen Verfahren nämlich insbesondere durch die Gutachten SCHWANHÄUSSER (Blg ./3, ./12, ./26, ./38) nachgewiesen werden konnte, ist nach weitgehender Fertigstellung der Tauernbahn der Abbau vorhandener Widerstände im Gasteinertal vordringlich, um die zu erwartenden Kapazitäten bedienen zu können. Es ist daher auch davon auszugehen, dass weitere zweigleisige Neubauten am Bestand – solche sind bereits offiziell vorgesehen – in den nächsten Jahren durchgeführt werden. All dies in Abweichung vom Mediationsvertrag und anhand der bisherigen Vorgangsweise auch vorhersehbar

mit Unterlaufen von Umweltschutzvorschriften.

Die Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei hat also das Vorhaben eines zweigleisigen Ausbaues der mit Verordnung der Bundesregierung BGBl. Nr. 370/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahnstrecke „Salzburg – Schwarzach/St.Veit – Villach – Staatsgrenze bei Rosenbach“ in einem rund 1,7 km langen Abschnitt (Angerschluchtbrücke – Bf. Angertal, km 24,600 bis 26,306) am 15.12.2003 zur eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung eingereicht. In diesem Antrag wurde ausgeführt, dass das eingereichte Projekt *„einen Bestandteil der (nach Durchführung eines Mediationsverfahrens) vereinbarten Trassenführung“* bilde. In einem nach Abschluss des Mediationsverfahrens geschlossenen Vertrag (zwischen der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei und betroffenen Gemeinden) sei festgehalten worden, dass die Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei *„das vereinbarte Projekt für den Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal getrennt nach Baulosen und/oder Gemeindegebieten planen, behördlich genehmigen lassen und durchführen“* könne, wobei auch in diesem Fall *„vom vereinbarten Gesamtprojekt“* nicht abgewichen werde. Für den (an das eingereichte Vorhaben anschließenden bzw. sich teilweise mit diesem überschneidenden) Tunnelbereich würden voraussichtlich im Mai 2004 die Unterlagen zwecks Erteilung der Trassenverordnung eingereicht werden.

Dies ist bis heute nicht geschehen und gemäß den Ausführungen des Rahmenplanes auch nicht vor 2020 zu erwarten. Der mit zunehmender Zugfrequenz immer dringender werdende Lärmschutz für die Kurgemeinden ist daher derzeit nicht absehbar.

Noch im technischen Bericht zum ursprünglichen Einreichprojekt 2003, Ausfertigung B, Einlagezahl 1.1.1., Seite 8, wurde ausgeführt, dass das Projekt „Steinbach – Angertal“, also der Bereich nördlich von Bad Hofgastein, beginnend beim Weiler Haitzing, weiterführend durch den Kurort umfahrenden Schlossalmtunnel und endend im Süden rund 1,3 km nach der Angerschluchtbrücke, auf Grund der zu großen Lageabweichungen von der Bestandsstrecke (mehr als 100 m im Abschnitt „Schlossalmtunnel“) in die Abschnitte *„Schlossalmtunnel“* und *„Angerschluchtbrücke – HSt. Angertal“* aufgeteilt worden sei.

Bereits dadurch hat die mitbeteiligte Partei ihre UVP-Umgehungsabsichten nach der damals gültigen Rechtslage des UVP-G selbst ganz offen dokumentiert.

Sowohl die damaligen wie auch die im beschwerdegegenständlichen Verfahren vorgelegten Planunterlagen zum Einreichprojekt, weisen neben einem

„*Gleisprovisorium*“ im Bereich der Überleitung zur eingleisigen Bestandsstrecke auch bereits die geplante endgültige Gleislage über die Angerschluftbrücke und deren Fortsetzung in den Schlossalmtunnel, sowie die Lage des Tunnelportals, die Fortführung des Tunnels bis ans Planende, sowie sämtliche erforderlichen Nebeneinrichtungen wie Bedienungswege, Böschungen, usw., aus. Dadurch ist aber bereits die beabsichtigte Funktion des eingereichten Streckenabschnittes klar definiert: nämlich nicht, wie immer beteuert, allein der Ersatz einer eingleisigen Brücke ohne zusätzlichen Auswirkungen, sondern wie bereits vom VwGH erkannt ein 1,7 km langer zweigleisiger und verkehrswirksamer Neubau des Teiles einer Hochleistungs- und Fernverkehrsstrecke im Gasteinertal.

I.5. Auswirkungen des Projektes nach Kenntnisstand des Mediationsverfahrens 2001

An dieser Stelle sei noch einmal ausdrücklich hervorgehoben, dass im Rahmen des Mediationsverfahrens einvernehmlich mit der mitbeteiligten Partei und der Behörde Planungsunterlagen und Gutachten, teilweise auf Projektniveau, erarbeitet wurden. Diese waren in den bisherigen Verfahren immer Verfahrensbestandteil und stellen für die mitbeteiligte Partei sozusagen eine verpflichtend anzuwendende Grundlagenforschung dar, derer sich auch die belangte Behörde nicht gänzlich verschließen kann. Diese bereits 2001 detaillierten und einvernehmlich mit der mitbeteiligten Partei unter Beteiligung der belangten Behörde erarbeiteten Grundkenntnisse sollen hier noch einmal am damaligen Stand 2001 aufgezeigt werden, um zu veranschaulichen, dass die im beschwerdegegenständlichen Verfahren zugrunde liegenden Hauptfragen bereits damals bekannt und bearbeitet wurden. Im UVP-Verfahren wurden diese Erkenntnisse von der von der Gemeinde Bad Gastein angeführten Parteiengemeinschaft auf eigenes Risiko noch einmal überprüft, aktualisiert und der mitbeteiligten Projektwerberin, der belangten Behörde und den UVP-Gutachtern entgegengehalten. Diese Ergebnisse werden in der hier wiedergegebenen Chronologie weiter unten wiedergegeben.

Die Errichtung einer durchgängigen zweigleisigen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke (Hochleistungsstrecke), deren Teil der eingereichte Streckenabschnitt ist, zieht anhand der Ergebnisse des Mediationsverfahrens folgende dramatische Steigerungen in der Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke im Gasteinertal nach sich:

Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strecke wurde im Eisenbahn-Betriebswirtschaftlichen Gutachten von Univ.Prof.Dr.Ing. Wulf

SCHWANHÄUSER, Mai 2000, („Grüne Kiste“ Mappe 2, Einlage 3, G 3.1) mit der strukturellen Leistungsfähigkeit der neu zu errichtenden zweigleisigen HL-Strecke verglichen. **Dieses Gutachten wurde von den ÖBB selbst in Auftrag gegeben und als sachlich richtig bewertet.** Demnach wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strecke mit 106 Zügen/Tag beurteilt. (Dem gegenüber liegt die aktuelle Streckenleistung im Jahr 2004 bei bereits 137 Zügen/Tag.) Bei der Berechnung der strukturellen Leistungsfähigkeit der geplanten zweigleisigen Hochleistungsstrecke wurden verschiedene Varianten berücksichtigt. Eine durchgehende zweigleisige Hochleistungsstrecke mit Hochleistungsblock würde eine strukturelle Leistungsfähigkeit von 409 Zügen ergeben. Davon sind 358 Güterzüge. Dies entspricht einer Steigerung der Güterzugtrassen gegenüber dem Fahrplan 2000 (mit 47 Güterzügen) um 662 %. Die Nennleistung einer zweigleisigen Strecke liegt bei 524 Zügen, was gegenüber der derzeitigen Nennleistung eine Zunahme von über 350 % bedeuten würde. Die Grenze der mangelhaften Betriebsqualität wird bei 592 Zügen erreicht.

Die Angaben im bekämpften Bescheid, es wären mit diesem Projekt keine zusätzlichen Umweltbelastungen verbunden, sind bereits aufgrund der Ergebnisse des Mediationsverfahrens aktenwidrig, weil mit der Umsetzung des Projektes eine tatsächliche Leistungssteigerung ermöglicht wird, mit der selbstverständlich entsprechend höhere Umweltbelastungen, insbesondere Lärmbelastungen, verbunden sind. Die für diese Feststellung grundlegenden, im Projekt angegebenen Parameter decken sich nicht mit dem oben angeführten ÖBB-Gutachten und sind daher auch nicht richtig.

Diese tatsächliche Steigerung der Leistungsfähigkeit bewirkt eine, wegen „Freigabe der internationalen Trassen“ nicht zu vermeidende, nur auf die technische Ausnutzbarkeit der Strecke beschränkbare, entsprechende Zunahme des Schienenverkehrslärms infolge Frequenzerhöhung auf der genannten Strecke. Laut Einreichprojekt 2003 für den Abschnitt Angerschluhtbrücke (Objektschutz- und Fähnchenplan AB05-00-01-004-00) wäre beispielsweise am Messpunkt NMP 2 bereits unter Berücksichtigung des Schienenbonus mit Prognosewerten von 64 dB (Tag) und 69 dB (Nacht) zu rechnen. Das entspricht einer tatsächlichen Lärmbelastung von 69 dB (Tag) und 74 dB (Nacht). Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurde dazu vom Umweltmediziner Dr. König ausgeführt, dass ein wirkungsbezogener Immissionswert für hohen Belästigungsgrad, im Grenzbereich zur Gesundheitsgefährdung bei langdauernder Einwirkung, insbesondere bei häufigem Auftreten hoher Spitzenschallpegel bei Lr 65 dB tags im Freien und bei Lr 55 dB nachts im Freien

liegt. Für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung wird die Einhaltung von 55 dB tags und 45 dB nachts gesetzlich (gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung – SchIV) gefordert. In Kurgebieten (Bad Hofgastein und Bad Gastein) gilt es Werte, die 10 dB darunter liegen, zu erreichen. In der umweltmedizinischen Stellungnahme wurde weiters ausgeführt, dass die Anwendung der SchIV und daraus resultierend die Anwendung des Schienenbonus bei Hochleistungsstrecken nicht gerechtfertigt sei (gemäß dem im Endbericht „Grüne Kiste“ Mappe 4 enthaltenen Lärmprognoseplan ist während der Bauphase sogar mit Werten bis zu 90 dB zu rechnen, wobei dabei sogar noch der Schienenbonus in Ansatz gebracht wurde).

Mit oder ohne Schienenbonus ist jedenfalls jegliche Erhöhung des Schienenverkehrslärms mit dem unstrittigen Kurortstatus von Bad Gastein und Bad Hofgastein nicht vereinbar. Der in engen Tälern wie dem Gasteiner Tal bekanntlich starke Effekt der Echowirkung und der Verstärkung des Lärms wurde bisher nicht berücksichtigt, obwohl diesem Effekt im Mediationsverfahren sehr große Aufmerksamkeit und gutachtliche Abklärung durch Univ. Prof. Gianfranco CHIOCCIA und Prof. Claudio CANCELLI (Mappe 4, Einlage 1, G.4.2) sowie durch HAIDER, KÖNIG und ROTHBACHER (Gutachten G 4.18 sowie 5.1, 5.2 und 5.3) gewidmet wurde und die Unvereinbarkeit mit dem Kurortestatus nachgewiesen wurde (siehe auch Rechtsgutachten zur Bedeutung des Kurortestatus, Prof. Mayer, Mappe 4, G 7.2).

Bereits in den bisherigen Verfahren hat der Beschwerdeführer darauf aufmerksam gemacht, dass hinsichtlich dieser Auswirkungen des Schienenverkehrslärmes im Alpinraum die Situation im Gasteinertal durchaus mit jener im Unterinntal zu vergleichen ist. Im Zuge des UVP-Verfahrens zum Bau einer Hochleistungsstrecke im Unterinntal durch die Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG), einer Tochtergesellschaft der damaligen ÖBB, wurden seitens der Universität Innsbruck, Institut für Hygiene und Sozialmedizin, Bereich Sozialmedizin, Univ.Prof.Dr.med. Peter LERCHER M.P.H., umfangreiche Studien und Gutachten, unter besonderer Berücksichtigung der alpinen Region und ihren schalltechnischen und meteorologischen Ausbreitungsbedingungen, erstellt. Diese Untersuchungen haben letztendlich gezeigt und bestätigt, dass der Schienenbonus in diesem spezifischen Fall zwischen 50 und 55 db,A „verloren geht“. Zu erklären ist dies damit, dass der gesetzlich verankerte Schienenbonus auf einer standardisierten „Dosis-Wirkungs-Kurve“ früherer Untersuchungen basiert und auf der Annahme beruht, dass der Eisenbahnlärm leichter als andere Lärmarten von der Bevölkerung akzeptiert werden kann.

Die Ergebnisse der im Unterinntal durchgeführten Untersuchungen wiesen jedoch

eine erhebliche Abweichung der „Dosis-Wirkungs-Kurve“ von den Standard-Vorgaben auf, deren Ursache nachweislich in den speziellen Bedingungen der alpinen Talregion gelegen ist. Es wurde somit nachgewiesen, dass es nicht nur lärmempfindliche Personen sondern auch „lärmempfindliche Regionen“ gibt. Der Begriff der „sensiblen Region“ in der Alpenkonvention ist daher auch in diesem Sinne zu verstehen.

Die BEG hat diese im dortigen UVP-Verfahren vorgestellten Ergebnisse und die von den Gutachtern darauf basierenden Forderungen aufgegriffen und auch umgesetzt, was im Unterinntal letztendlich zu einer „de facto“ Aufhebung des Schienenbonus, also zu Lärmschutzmaßnahmen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung (SchIV), geführt hat.

Die Erkenntnisse der oben zitierten Gutachter des Mediationsverfahrens, insbesondere unter Berücksichtigung des Kurortestatus der betroffenen Gemeinden, für die ein um zusätzlich 10 db,A niedrigerer Grenzwert zu erreichen ist, haben sich daher durch die Untersuchungen der Universität Innsbruck bestätigt. Nach Auskunft der Innsbrucker Gutachter ist eine Übereinstimmung von Daten aus dem Gasteinertal wahrscheinlich.

Ausgehend von diesen Kenntnissen hat sich die Lärmforschung bis heute im Jahr 2010 exorbitant weiterentwickelt. Die EU hat den Kampf gegen Umgebungslärm mit einer eigenen Richtlinie aufgenommen, die WHO hat ihre Grenzwerte gesenkt, die medizinische Forschung hat in den letzten 10 Jahren ganz wesentliche Fortschritte gemacht. So hat sich auch die soeben erwähnte Vermutung von LERCHER hinsichtlich der Übertragbarkeit der wissenschaftlichen Ergebnisse und der Sensibilität des alpinen Talraumes im UVP-Verfahren bestätigt, wie unten noch weiter auszuführen sein wird. Bereits die damaligen Kenntnisse waren aber schon soweit spezifiziert, dass sie als Stand der Wissenschaft, insbesondere auch der medizinischen Forschung, unbedingt auch im beschwerdegegenständlichen Verfahren beachtet hätten werden müssen.

Ebenso im Mediationsverfahren besonders untersucht wurden im Gutachten der Universität St. Gallen „Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Neubaus einer Hochleistungsverbindung der ÖBB auf das Gasteinertal“ (SCHWANINGER und LAESSER, „Grüne Kiste“, Mappe 2, Einlage 1, G 1). Darin werden die Auswirkungen von mehreren Trassenvarianten auf die Kur- und Tourismusregion untersucht und volkswirtschaftlich quantifiziert. Die Gutachter kommen zu dem

Schluss, dass unter Berücksichtigung des besonderen Schutzbedarfes für die Region nur Tunnelvarianten in Frage kommen können und jede andere offene Trasse *“mehr oder weniger gravierende bis absolut zerstörerische Auswirkungen für das sozio-ökonomische Gefüge des Gasteinertales zeitigen”* würde. Die aus dem HL-Streckenreuebau resultierenden Imagenachteile blieben in jedem Fall bestehen. Der Neubaueiner Hochleistungsstrecke des Schienenverkehrs durch das Gasteinertal sei ein systemwidriger Eingriff, unabhängig davon, welche Variante letztendlich zum Tragen kommt. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden auch die volkswirtschaftlichen Risiken durch negative Auswirkungen (Lärmbelastungen) auf den Kurtourismus in Relation zu den Mehrkosten der Tunnelvarianten zur optimalen Lärmreduktion bewertet und wurde dieser entstehende Mehraufwand im Verhältnis zu den dadurch vermiedenen volkswirtschaftlichen Schäden als sehr gering betrachtet. Die Amortisationsfrist der zusätzlich erforderlichen Investitionen im Verhältnis zu den aus dem Tourismus erwirtschafteten jährlichen Einnahmen wird darin für die Republik Österreich auf 3 bis 4 Monate geschätzt (Gutachten G 1, Seite 85f).

I.6. Feststellungsbescheid vom 18.03.2005, GZ BMVIT 220.164/0003-II/SCH2/2005

Mit Datum vom 18.03.2005 hat die belangte Behörde über den Feststellungsantrag des Beschwerdeführers vom 15.04.2004 betreffend das ursprünglich eingereichte Vorhaben 2003 mit Bescheid abgesprochen und festgestellt, dass keine UVP durchzuführen ist.

In der gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof machte der Beschwerdeführer geltend, dass entgegen der Rechtsansicht der belangten Behörde das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei. In der Beschwerde wurde aufgezeigt, dass die inhaltliche Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides einerseits in der sachlich nicht gerechtfertigten Stückelung des als einheitliches Vorhaben zu sehenden Projektes „Steinbach – Angertal“ liegt, welche sich gemäß den Projektunterlagen aus der mehr als 100 m betragenden Abweichung von der Bestandsstrecke im Bereich des – bis heute nicht zur Genehmigung eingereichten – Schlossalmtunnels ergibt (siehe § 23b Abs 1 Z 2 UVP-G); andererseits lag nach dem Beschwerdevorbringen die inhaltliche Rechtswidrigkeit aber auch in der Unterlassung der Zusammenrechnung des eingereichten Vorhabens mit daran anschließenden und auswirkungsbezogen kumulierenden Teilstücken im Sinne des § 23b Abs 2 Z 2 UVP-G idF BGBl. I Nr. 153/2004, welche ebenfalls die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ausgelöst hätte. Außerdem wurde geltend gemacht, dass nicht von einem Ausbau, sondern einem Neubau

einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke auszugehen sei.

Der damals bekämpfte Bescheid, setzte sich in sachverhaltsbezogener Hinsicht weder mit dem Vorbringen, noch mit den als Beilagen zum gestellten Feststellungsantrag vorgelegten Gutachten oder sonst mit den restlichen, Bestandteil des Aktes darstellenden Unterlagen der sogenannten "Grüne Kiste" auseinander. Die bescheiderlassende Behörde hätte sich mit den vorliegenden sachverständigen Gutachten des Mediationsverfahrens, jedenfalls zur Frage des Vorhabensbegriffes und zur Projektbegrenzung, sowie im Rahmen der Einzelfallprüfung zu den möglichen Auswirkungen des eingereichten Teilprojektes und des tatsächlichen Vorhabens auseinandersetzen müssen, um über die UVP-Pflicht des beantragten Teilstückes entscheiden zu können.

Die belangte Behörde hatte Stellungnahmen mitbeteiligter Behörden im Zuge des durchgeführten Feststellungsverfahrens eingeholt. Doch auch hier hat sie etwa die in der Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft St. Johann i. Pg. als Naturschutzbehörde abgegebenen Forderungen nach gesamtheitlicher Betrachtungsweise des Vorhabens im Rahmen eines UVP-Verfahrens oder nach Berücksichtigung des Kurortestatus nicht gewürdigt.

Der Stellungnahme des Amtes der Salzburger Landesregierung war zu entnehmen, dass das Projekt hinsichtlich einer allfälligen Kumulierung *"jedoch mangels konkreter Projektunterlagen...nicht beurteilt werden"* konnte. Die belangte Behörde hatte es demnach auch verabsäumt die gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G notwendigen Projektunterlagen zwecks Beurteilung des Projektes hinsichtlich der Kumulierungsbestimmungen vorzulegen.

Weiters hatte die belangte Behörde nach erfolgter Novelle des UVP-G, in Kraft getreten mit 01.01.2005, hinsichtlich der hier betroffenen neuen Schutzkategorie E die Parteien bzw. Verfahrensbeteiligten hinsichtlich dieser für den zu beurteilenden Sachverhalt wesentlichen Änderung der Rechtslage nicht zur neuerlichen Stellungnahme aufgefordert und es auch unterlassen, sich selbst unter Zugrundelegung des erstatteten Vorbringens mit der Betroffenheit des für sich eine Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht auslösenden Sachverhaltes in Richtung Schutzkategorie E auseinander zu setzen.

Die vom Beschwerdeführer im ersten Feststellungsantrag angeführte Umweltmedizinische Stellungnahme des Gasteiner Sprengelarztes Dr. Untner sowie dessen Sprengelärztliche Stellungnahme im ersten Beschwerdeverfahren 2005/03/0131, machen jedoch deutlich, dass die Grundlagen der weltberühmten Gasteiner Thermalkur, welche sich zweifellos innerhalb der festgelegten Grenzen der Kurbezirke und damit auch innerhalb schutzwürdiger Gebiete der Kategorie E

gemäß UVP-G befinden, durch den Lärm zerstört und unwirksam gemacht werden und dass bei einer Erhöhung des Verkehrslärms vor einer Zunahme von Lärmschäden im Gasteinertal zu warnen ist.

Diese Situation hätte es daher erfordert das Projekt „Tauernachse“ als Gesamtheit zu betrachten. Nicht die singuläre Betrachtung einzelner Teilabschnitte, sondern die Interaktion der unterschiedlichen Umweltauswirkungen sind von maßgeblicher Bedeutung für die Beurteilung der Gesamtauswirkungen dieses Projektes. Jeder neu gebaute Teilabschnitt führt zu einer unmittelbar wirkenden zusätzlichen Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke und damit zu zusätzlichen Belastungen im Bereich der neuen Abschnitte, aber auch der Bestandsstrecken. Letztere können über Steuerungssysteme ihre Leistungsfähigkeit noch steigern und werden so inmitten der Kurzentren zum „Nadelöhr“. Auch durch den geltenden Rahmenplan rückt die Realisierung von Tunnelumfahrungen in weite, nach dem Jahr 2020 liegende, Ferne. Eine Umgehung einer UVP durch Stückelungen, wäre ein Rückschlag für alle Bewohner des Gasteinertales und all jene, die während 3 Jahren versucht haben eine einvernehmliche Lösung zu erarbeiten.

I.7. Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 12.09.2006, ZI. 2005/03/0131

Über die vom Beschwerdeführer gegen den UVP-Feststellungsbescheid vom 18.03.2005 erhobene Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis 2005/03/0131 vom 12.09.2006 zu Recht erkannt, dass das ursprünglich eingereichte Vorhaben einer UVP zu unterziehen gewesen wäre.

Der Verwaltungsgerichtshof hat damit der Beschwerde Folge gegeben und im Ergebnis unter Anwendung des Grundsatzes der richtlinienkonformen Auslegung (Art. 4 Abs. 1 iVm. Anhang I Z. 7 lit. a UVP-RL) und im Lichte der Rechtsprechung des EuGH im Wesentlichen festgestellt, dass der Ausnahmetatbestand der „Ausbaumaßnahmen“ in § 23 b Abs. 1 UVP-G 2000 nicht schematisch im Sinne der Definition des § 3 Abs. 1 HIG zu verstehen ist, sondern enger zu verstehen sei, sodass jedenfalls die Zulegung eines weiteren Gleises, auch wenn diese nach § 3 Abs. 1 HIG als Ausbaumaßnahme nach diesem Gesetz anzusehen wäre und keiner Trassengenehmigung bedürfte, dennoch einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 23 b Abs 1 Z. 1 UVP-G 2000 unterliegt, sofern es sich um eine Fernverkehrsstrecke handelt, deren Vorliegen ebenfalls unstrittig festgestellt wurde. Da es sich somit beim zweigleisigen Ausbau einer Fernverkehrsstrecke nicht um eine bloße Ausbaumaßnahme - im Sinne des nach

der UVP-RL gebotenen Begriffsverständnisses - handelt, wäre das im Verfahren Zl. 2005/03/0131 gegenständliche Vorhaben jedenfalls einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen gewesen.

Abschließend hält der Verwaltungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis fest, dass bei diesem Ergebnis dahingestellt bleiben könne, *„ob das eingereichte Projekt für sich als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zu beurteilen ist, oder ob – wie die ... zitierten Antragsunterlagen nahe legen – eine Stückelung eines einheitlichen Vorhabens zur Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 vorgenommen wurde“*. Der bekämpfte Bescheid der belangten Behörde vom 18.03.2005 wurde daher mit Erkenntnis 2005/03/0131, ON 22, wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit aufgehoben.

I.8. Projektmodifikation

Anstatt im Zuge des nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes wieder anhängigen Feststellungsverfahrens die rechtlich gebotene Nichtigerklärung zu vollziehen, hat die belangte Behörde zur Zl. BMVIT-220.164/0011-IV/SCH2/2006 in weiterer Folge an die mitbeteiligte Partei die Anfrage gestellt, *„ob bzw. inwieweit sich die Sachlage gegenüber dem ho. Schreiben vom 12.05.2004, GZ.825.374/4-II/SCH2/04, mit dem der Antrag der Landesumweltanwaltschaft Salzburg hinsichtlich der Durchführung eines Feststellungsverfahrens nach den Bestimmungen des § 3 Abs. 7 und § 24 Abs. 3 UVP-G den Verfahrensparteien des UVP-Feststellungsverfahrens zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme übermittelt worden war, zwischenzeitig geändert hat“*.

Die mitbeteiligte Partei hat mit Schreiben vom 23.10.2006, dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

„Das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 12.09.2006, Zahl 2005/03/0131-22 ist der Einschreiterin bekannt. Sie teilt jedoch die darin vertretene Rechtsposition schon in rechtlicher Hinsicht nicht, da das genannte Erkenntnis die einschlägigen europarechtlichen Rechtsquellen in enger Anlehnung an die – in dieser Hinsicht allerdings bedauerlich eindeutige – Judikatur des Europäischen Gerichtshofes fehlerhaft interpretiert.

Überdies kann die vom Verwaltungsgerichtshof herangezogene Judikatur des Europäischen Gerichtshofes auf den vorliegend zu beurteilenden Sachverhalt gar nicht angewendet werden, weil das verfahrensgegenständliche Bauwerk nicht als zweigleisiger Ausbau eines Streckenabschnittes zu qualifizieren ist: Wie den aktenkundigen Planunterlagen entnommen werden kann, befindet sich lediglich

der Ausläufer einer Spaltweiche des Bahnhofes Angertal im Bereich des gegenständlichen Brückenbauwerkes. Das Bauvorhaben besteht also nicht in der Weiterführung eines zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn. Vielmehr endet dieser im Bereich des verfahrensgegenständlichen Brückenbauwerkes und wird die Tauernbahn im weiteren Verlauf eingleisig weitergeführt. Dass eine Spaltweiche, die gleistechnisch dem Bahnhof Angertal zuzurechnen ist, im Bereich des Brückenbauwerkes zu liegen kam, hat rein betriebliche Gründe und ist lediglich auf den Versuch zurückzuführen, für den Bahnhof Angertal eine optimale Gleisgeometrie zu finden. Auch bei oberflächlicher Betrachtung der Planunterlagen ist sofort erkennbar, dass das Projekt keinen zweigleisigen Ausbau eines Streckenabschnittes bezweckt“.

Im weiteren wird seitens der mitbeteiligten Partei in Ihrer Stellungnahme vom 23.10.2006 dargelegt, dass die bestehende Angerschluhtbrücke auf Grund ihres baulichen Zustandes für eine sichere Weiterführung des Betriebes der Tauernbahn nicht mehr geeignet sei, eine Sanierung des Brückenbauwerkes mit einem betriebswirtschaftlich zu rechtfertigenden Aufwand nicht möglich sei, weshalb sie darauf angewiesen sei, die bestehende Angerschluhtbrücke unverzüglich durch ein neues Brückenbauwerk zu ersetzen. Die mitbeteiligte Partei werde daher ein abgeändertes eisenbahnrechtliches Projekt vorbereiten, welches keine Zulegung eines zweiten Gleises – und zwar auch nicht in Form einer im Bereich des Brückentragwerkes endenden Spaltweiche – aufweise. Dieses abgeänderte Projekt werde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich machen; es wurde zur Vorbereitung der abgeänderten Planunterlagen und zur Einreichung derselben an die Behörde eine angemessene Frist bis mindestens 31.01.2007 einzuräumen beantragt.

Der Beschwerdeführer hat dazu über Aufforderung der belangten Behörde am 24.11.2006 eine ausführliche Stellungnahme abgegeben, darin die ungeheuerliche Haltung der mitbeteiligten Partei gegenüber dem Höchstgericht herausgestrichen, auf die zwingend zu beachtenden und anwendbaren nationalen und europäischen Rechtsvorschriften sowie die Judikatur verwiesen, die UVP-Umgehungsabsicht der mitbeteiligten Partei aufgezeigt, die Abweisung der gestellten Anträge beantragt und die Nichtigerklärung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheides gefordert.

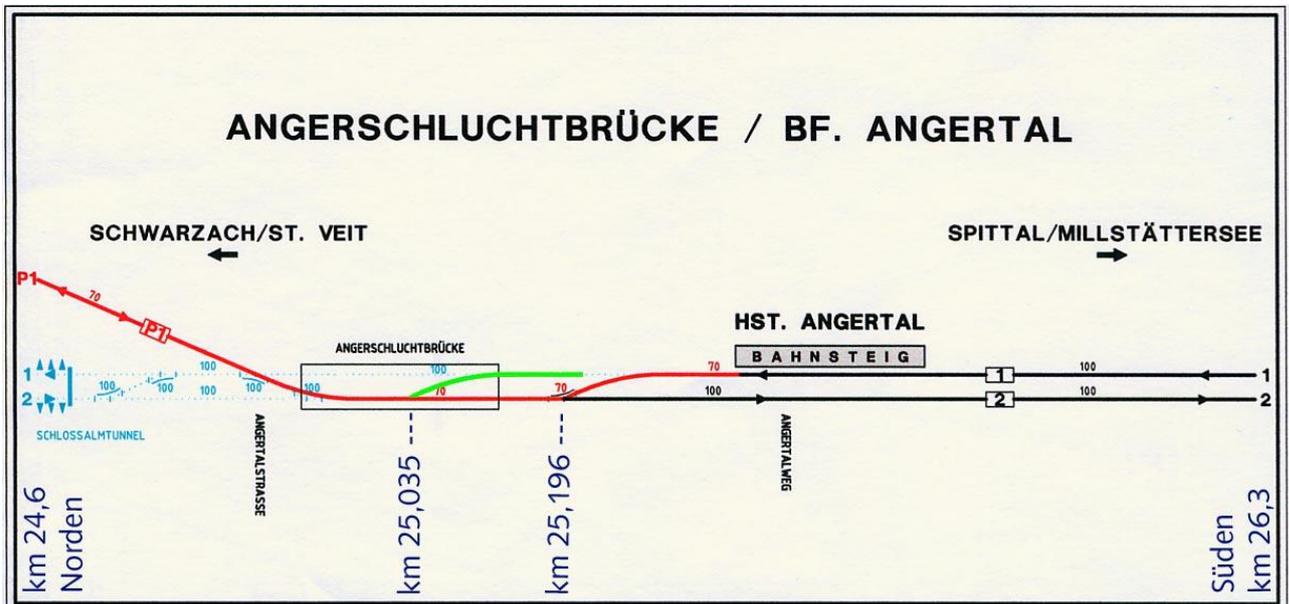
Eine weitere Einbindung des Parteistellung besitzenden Beschwerdeführers durch die belangte Behörde in das UVP-Feststellungsverfahren, welches zum zweiten Feststellungsbescheid führte, erfolgte nicht.

Die belangte Behörde hatte in der Folge den Wünschen der mitbeteiligten Partei

offensichtlich entsprochen. Die mitbeteiligte Partei stellte mit Schreiben vom 30.01.2007 einen Antrag auf Abänderung der ihr mit Bescheid vom 11.08.2006, GZ. BMVIT-220.164/0010-IV/SCH2/2006, erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Vorlage eines entsprechenden Einreichoperates, wobei das „*nunmehrige Projekt*“...*keine Zulegung eines zweiten Streckengleises beinhaltet*“. Gestützt auf § 31a Eisenbahngesetz 1957 idF. BGBl. I Nr. 125/2006 wurde dem Antragsschreiben vom 30.01.2007 ein eisenbahnbautechnisches Gutachten beigegeben, worin der eisenbahnbautechnische Gutachter feststellt, dass es zu einer Umtrassierung des Gleisprovisoriums P1 von km 24,602 bis km 25,355 mit einer Verschiebung der Spaltweiche 1-P1 von km 25,035 auf km 25,196 kommt, weshalb die ursprünglich vorgesehene Verlängerung der Zweigleisigkeit von km 25,035 bis km 25,195 entfällt.

Die das ursprüngliche Vorhaben modifizierenden Projektunterlagen wurden dem Beschwerdeführer nicht von der belangten Behörde, sondern von der Naturschutzbehörde im Zuge des dortigen Verfahrens, 5 Monate nach Einreichung am 12.03.2007 einlangend und unvollständig zur Kenntnis gebracht.

Das darin enthaltene Vorhaben war mit jenem, zur Zahl 2005/03/0131 des Verwaltungsgerichtshofes zugrunde gelegenen Vorhaben nahezu ident – und ist es auch heute noch im jetzt beschwerdegegenständlichen Verfahren. Der Unterschied besteht im Wesentlichen darin, dass von Süden (km 26,3) kommend in Blickrichtung Norden die Einbindung des projekts- und beschwerdegegenständlichen Neubaus einer 1,7km langen, zweigleisigen Hochleistungsstrecke (unter Berücksichtigung der im gegenständlichen Projektbereich bislang nicht vorliegenden und erst herzustellen Parameter wie etwa Geschwindigkeit, Achslasten, Radien und Steigungen), in den nördlich anschließenden eingleisigen Bestand nicht wie im alten Projekt erst auf der Angerschluchtbrücke (km 25,035), sondern bereits zuvor im Bereich zwischen der Haltestelle Angertal und der Angerschluchtbrücke (km 25,195) stattfindet. Die Zusammenführung der beiden Geleise erfolgt dabei über eine Spaltweiche, welche im beschwerdegegenständlichen Vorhaben, bei sonstiger Identität der Sache, um rund 160 m nach Süden verschoben wurde.



Grafik: aus dem Einreichprojekt 2007, Ausfertigung B, Einlagezahl 1.1.5, Abstecklageplan Teil 1, Legende; versehen mit Anmerkungen seitens des Beschwerdeführers (Kilometerangaben und Himmelsrichtungen, sowie „alte“ Lage der Spaltweiche);

Farbkennung: ROT=Gleisprovisorium, BLAU=Trassenverordnung Schlossalmtunnel nicht Projektsgegenstand, GRÜN=Lage der Spaltweiche und Geleise im UVP-pflichtigen Erstprojekt

Mit diesen Änderungen zu jenem Projekt, für welches gemäß dem Erkenntnis 2005/03/0131 des Verwaltungsgerichtshofes eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen gewesen wäre, meinte die mitbeteiligte Partei dieser Pflicht nunmehr zu entkommen. Die mitbeteiligte Partei meinte also, die Verschiebung einer Spaltweiche um 161 m und damit der Entfall der Zweigleisigkeit auf der zweigleisig dimensionierten neuen Angerschluchtbrücke würde für den Wegfall der UVP-Pflicht, wie sie der Verwaltungsgerichtshof festgestellt hat, maßgeblich sein.

I.9. Zweiter Feststellungsbescheid vom 16.02.2007, GZ. BMVIT-220.164/0003-IV/SCH2/2007

Mit Bescheid vom 16.02.2007, GZ. BMVIT-220.164/0003-IV/SCH2/2007, stellte die belangte Behörde letztendlich fest, dass für das „geänderte Vorhaben des zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn auf der ÖBB-Strecke Schwarzach/St. Veit – Spittal/M., Abschnitt Angerschluchtbrücke – Bf. Angertal, km 24.600 bis km 26.306 der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (vormals Österreichische Bundesbahnen)

keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist.“

Die belangte Behörde gab im nachfolgend bekämpften Bescheid lediglich das von der mitbeteiligten Partei im Verfahren erstattete Vorbringen fast wortgleich wieder. Die vom Beschwerdeführer vorgebrachten rechtserheblichen Argumente blieben zur Gänze unbehandelt und unberücksichtigt.

Die belangte Behörde kam im angefochtenen Bescheid zu dem Schluss, dass es im Sinne des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshof vom 12.09.2006, Zl. 2005/03/0131-22 damit zu keinem Neubau im Zuge der Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke „Salzburg –Schwarzach/St.Veit – Villach – Staatsgrenze bei Rosenbach“, sondern lediglich zu Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Eisenbahnstrecke komme, weil die bestehende eingleisige (rund 100 Jahre alte und mit vertretbaren wirtschaftlichen Mitteln nicht mehr sanierbare) Angerschluchtbrücke durch den Neubau der gleichfalls eingleisigen Angerschluchtbrücke bei Projekt-km 25,059 ersetzt werde. Eine UVP sei daher für das abgeänderte Projekt nicht erforderlich.

Die Behörde zitierte, es werde seitens der „*ÖBB-Infrastruktur Bau AG ... weiters darauf verwiesen, dass es grundsätzlich weiterhin beabsichtigt ist, die gegenständliche Eisenbahnstrecke in weiterer Zukunft zweigleisig auszubauen. Im Hinblick darauf ist es jedoch erforderlich, das Brückenbauwerk zum gegenwärtigen Zeitpunkt entsprechend zu dimensionieren*“.

Abschließend resumierte die belangte Behörde im Bescheid: *„Zusammenfassend ist seitens des BMVIT festzuhalten, dass die nunmehr gegenständliche Baumaßnahme keine Zulegung eines weiteren Streckengleises beinhaltet. Das BMVIT verkennt aber nicht, dass im Falle einer Zulegung eines zweiten Streckengleises in irgendeinem Abschnitt im Gasteinertal die Durchführung eines UVP-Verfahrens jedenfalls schon auf Grund bestehender europarechtlicher Normen sowie im Sinne der eindeutigen Judikatur jedenfalls erforderlich sein wird“*.

I.10. Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 03.09.2008, Zahl 2007/03/0068

Der Verwaltungsgerichtshof hat in der Folge über die weitere Beschwerde des auch nunmehrigen Beschwerdeführers durch den Vorsitzenden Präsidenten des Gerichtshofes Univ.Prof.Dr.Dr.hc. Clemens Jabloner selbst erkannt, dass durch die Projektmodifikation auf 160 m Länge keine entscheidungswesentliche Änderung eingetreten ist und der zweite Feststellungsbescheid daher bereits aus diesem Grund aufzuheben war.

Weiters führte der VwGH aus:

„Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das zu beurteilende Vorhaben nach den Einreichunterlagen darauf gerichtet ist, den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn weiterzuführen (der technische Bericht zum geänderten Einreichprojekt spricht etwa von der Vorgabe der "Weiterführung des zweigleisigen Ausbaus der Tauernbahn bzw Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Tauernbahn"). Auch die von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid angeführte Vorhabensbezeichnung ("zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bf. Angertal") weist darauf hin, dass sich das Vorhaben nicht allein auf den Ersatz der (bislang eingleisigen) Angerschluchtbrücke beschränkt, sondern ein zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist.

Im Hinblick auf die auch nach dem geänderten Einreichplan ausdrücklich vorgesehene Dimensionierung insbesondere des Brückenbauwerks für die Zulegung eines zweiten Gleises kann nicht zweifelhaft sein, dass das von der belangten Behörde zu beurteilende Vorhaben das - allenfalls auch erst stufenweise zu verwirklichende - gesamte Projekt des zweigleisigen Ausbaus des verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitts umfasst. Daran ändert es auch nichts, wenn die Errichtung des zweiten Gleises auf der Brücke noch nicht Gegenstand des Antrags auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung war, da die Einreichplanung auf die nach den Projektsunterlagen auch vorgesehene spätere Zulegung des zweiten Gleises abgestellt ist (vgl zur Beurteilung eines Gesamtkonzepts aufgrund aktenkundiger Projektgrundlagen das hg Erkenntnis vom 7. September 2004, ZI 2003/05/0218; zur "Stückelung" zur Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G vgl das hg Erkenntnis vom 20. März 2002, ZI 2000/03/0004).“

Der angefochtene Bescheid war daher auch deshalb wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben, weil der fragliche Abschnitt eindeutig der Weiterführung des zweigleisigen Neubaus der HL-Strecke Tauernbahn dient, selbst wenn das zweite Gleis auf der Brücke erst später zugelegt wird.

Eben dieses idente, vom VwGH als zweigleisige HL-Strecke und deshalb UVP-pflichtig erkannte Vorhaben wurde nunmehr im beschwerdegegenständlichen UVP-Verfahren beantragt und bewilligt - allerdings unter anderer Vorhabensbezeichnung und mit der zugrunde liegenden Beurteilung als eingleisige Strecke.

Dadurch wurde ein Vorhaben – so wie es von der mitbeteiligten Partei bezeichnet und beschrieben wird, sowie von der belangten Behörde kritiklos übernommen wird – einer UVP unterzogen, wofür es nicht einmal einen Tatbestand im UVP-G gibt. Die mitbeteiligte Partei hat daher im Einklang mit der belangten Behörde nicht nur die Bestimmungen und inhaltlichen Zielsetzungen des UVP-G umgangen, sondern auch mit voller Absicht und willkürlich die Erkenntnisse des VwGH ignoriert, ja missachtet!

I.11. Dritter Feststellungsbescheid vom 11.12.2008, GZ. BMVIT-820.295/0002-IV/SCH2/2008

Erzungen durch die beiden Erkenntnisse des VwGH in dieser Sache konnte das BMVIT nicht mehr anders, als die UVP-Pflicht für das nun beschwerdegegenständliche Vorhaben festzustellen.

I.12. Realisierung des Vorhabens trotz UVP-Pflicht

Nach Durchführung des ersten UVP-Feststellungsverfahrens und anschließender erstmaliger Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung am 11.08.2006 erkannte der VwGH kurz danach am 12.09.2006, dass doch eine UVP-Pflicht vorliege. Just am selben Tag wurde auch die naturschutzrechtliche Bewilligung erteilt und lagen daher trotz UVP-Pflicht alle aus damaliger Sicht erforderlichen Bewilligungen vor.

Während die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung – trotz zwingender Verpflichtung der Behörden zur umgehenden Nichtigerklärung gemäß UVP-G – aber gar nicht als nichtig erklärt wurde und die naturschutzrechtliche Bewilligung erst nach über 9 Monaten (!) am 26.06.2007 als nichtig erklärt wurde, konnte die mitbeteiligte Partei bis dahin unbehelligt ihr Vorhaben weitgehend realisieren.

Trotz der eindeutig formulierten Nichtigkeitsbestimmung und Interventionen beim Umweltministerium und der Europäischen Kommission wurden zweifelhafte, unnötige und langwierige Ermittlungsverfahren in Gang gesetzt, welche die Nichtigerklärung – zugunsten der inzwischen weiterbauenden mitbeteiligten Projektwerberin – verzögerten.

Die Nichtigerklärung der naturschutzrechtlichen Bewilligung erfolgte aber nicht etwa ersatzlos, sondern erst, nachdem diese für das inzwischen abgeänderte Projekt am 08.05.2007 zuvor neu erteilt worden war. Dieses abgeänderte Projekt, das Gegenstand des zweiten Feststellungsverfahrens und der zweiten VwGH-Beschwerde war, wurde am 12.10.2007 eisenbahnrechtlich bewilligt und ersetzte bzw ergänzte diese Bewilligung nahtlos den bis dahin aufrechten Bewilligungsbescheid, weshalb auch für das abgeänderte Projekt ein durchgehender Bewilligungsstand vorlag.

Erst nach dem zweiten Erkenntnis des VwGH vom 03.09.2008, mit dem auch für das abgeänderte Vorhaben die UVP-Pflicht festgestellt worden war, hat die belangte Behörde mit Bescheid vom 04.12.2008 die eisenbahnrechtlichen Bewilligungsbescheide

aufgehoben, der Naturschutz benötigte dafür noch bis 11.02.2009. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 5.12.2008 wurden zudem eine Reihe von Baumaßnahmen unter dem Titel „Sicherung der vorhandenen Baustelle“ vorgeschrieben, die innerhalb von 8 Monaten durchzuführen seien. Dabei handelte es sich um „planmäßige Herstellungen“, „Fertigstellungen“ von Baumaßnahmen udgl.

Insgesamt standen der mitbeteiligten Partei daher jedenfalls **2 Jahre und 4 Monate** uneingeschränkte Bauzeit und **weitere 8 Monate** seitens der belangten Behörde zugestandene und definierte Bauzeit, **in Summe also 3 Jahre** zur Verwirklichung des an sich UVP-pflichtigen Vorhabens zur Verfügung. Dieses ist nunmehr weitgehend fertiggestellt und inzwischen einer Beurteilung in Natura zugänglich.

Die mit der Errichtung eines solchen Streckenabschnittes im Gasteinertal verbundenen Umweltauswirkungen auf dieses Tal stehen nun aber erstmals in der Geschichte des Neubaus der Tauernbahn als HL-Strecke und nach weitgehender Fertigstellung der Gesamtstrecke bisher ohne UVP(!) zur Beurteilung an. Wie in den Vorbemerkungen angeführt, werden Bürgerinitiativen nach der UVP-Novelle 2009 wohl auch zukünftig keine effektive Möglichkeit mehr besitzen in weiteren Verfahren ihre Einwendungen als subjektive Rechte geltend zu machen. Insofern ist hier nochmals die Wichtigkeit des Verfahrens und der Beschwerde hervorzuheben.

I.13. Beschwerdegegenständliches UVP-Verfahren und Bescheid vom 02.03.2010

Mit Schreiben vom 15.06.2009 hat die mitbeteiligte Projektwerberin für das vom VwGH als UVP-pflichtig erkannte Vorhaben bei der belangten Behörde die Genehmigung nach den Bestimmungen des UVP-G beantragt.

Seitens des Beschwerdeführers wurden dazu Stellungnahmen mit Datum vom 06.07.2009, 20.08.2009, 23.10.2009, 04.12.2009 und 14.01.2010 sowie in der mündlichen Verhandlung vom 27./28.10.2009 abgegeben, darin auf die Stellungnahmen der gemeinsam vertretenen Parteien Bad Gastein et.al. bis einschließlich der mündlichen Verhandlung verwiesen und zum eigenen Vorbringen erklärt, ebenso wie deren Gutachten (Beilagen ./1 bis ./31 bzw als Eigenvorlage ./40), und darin die nachfolgenden Punkte bemängelt:

a) Das Vorhaben

Die mitbeteiligte Projektwerberin bezeichnet in ihrem Antrag das Vorhaben wie folgt:

*„Strecke 222
Schwarzach-St. Veit – Villach Hbf
Steinbach – Angertal
Abschnitt
Schlossbachgraben – Angertal
Bahn-km 24.602 bis Bahn-km 26.306“*

In der UVE-Zusammenfassung (Mappe 1, ON 102) wird das Vorhaben wie folgt beschrieben:

„Zweck des Vorhabens ist die Errichtung einer neuen Brücke über die Angerschlucht unmittelbar westlich und damit bergseitig hinter dem bestehenden Eisenbahnviadukt. Die Brückenkonstruktion aus dem Jahr 1905 stellt ein markantes Bauwerk an der westlichen Talflanke des Gasteinertals im Bereich von Bad Hofgastein dar, das zudem unter Denkmalschutz steht. Im Zuge dieses Vorhabens wird neben der Neuerrichtung der Angerschluchtbrücke auch der Streckenabschnitt von der Angerschluchtbrücke bis zur Haltestelle Angertal in Form einer Linienverbesserung dem Stand der Technik und der Lage der neuen Brücke angepasst. Diese Maßnahme dient ausschließlich der betrieblichen Optimierung und bewirkt keine Kapazitätssteigerung der Tauernachse.“

Es handelt sich dabei um das idente Vorhaben über das der VwGH im Verfahren 2007/03/0068 vom 03.09.2008 erkannte. Im Unterschied dazu wurde in den neuen Einreichunterlagen aber penibel darauf geachtet, in den textlichen Beschreibungen jeden Anschein des Zusammenhangs mit dem Neubau der

Tauernbahn als Hochleistungs- und Fernverkehrsstrecke zu vermeiden.

Im Vergleich dazu seien – bei technisch identem Vorhaben (die Verschiebung einer Weiche im Abänderungsprojekt 2006 erkannte der VwGH als nicht entscheidungswesentlich) – nochmals die Angaben aus dem ursprünglichen Einreichprojekt 2003 in Erinnerung gerufen:

*“Strecke
Schwarzach/St. Veit – Spittal/Millstättersee
Zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn
Steinbach – Angertal
Abschnitt
Angerschluhtbrücke / Bf. Angertal
km 24,600 bis km 26,306“*

Der technische Bericht des Einreichoperates 2003 (Mappe 1, A, EZ 1.1.1.) führte zum Vorhaben wie folgt aus:

Seite 6: *„Das Projekt „Steinbach – Angertal“ wurde auf Grund der zu großen Lageabweichungen von der Bestandsstrecke (mehr als 100m im Abschnitt „Schlossalmtunnel“) in die Abschnitte „Schlossalmtunnel“ und „Angerschluhtbrücke / HSt. Angertal aufgeteilt.“*

Aus Sicht der mitbeteiligten Projektwerberin war damit anhand der damaligen Gesetzeslage eine UVP-Pflicht nicht erforderlich (inzwischen überholt durch EuGH und VwGH).

Seite 10: *„Mit dem zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn hat die Österreichische Bundesregierung ein umfassende Programm zur Attraktivierung des öffentlichen Schienenverkehrs beschlossen. Innerhalb dieses Programmes wurde mit Vorstandsbeschluss Nr. VST 35/97.04.5 vom 06.11.1997 die interne Planung für den Ausbau der Strecke Schwarzach/St. Veit – Spittal/Millstättersee begonnen, um Kapazitätsengpässen auf der Route Salzburg – Villach entgegen zu wirken, sowie das zu erwartende, steigende Personen- als auch Güterverkehrsaufkommen auf der Nord-Südachse vermehrt auf die Schiene zu verlagern. Das Planungsziel ist ein zweigleisiger Ausbau der gesamten Tauernbahn und eine der Projektierungsgeschwindigkeit um bis zu 100% von im Bestand teilweise V=60km/h auf eine maximale Projektierungsgeschwindigkeit von V=120 km/h. Die gesamte Planungen sind nach HL-Richtlinien durchzuführen. In der Trassierung wurde aus wirtschaftlichen Gründen bzw wegen der schwierigen Anlageverhältnisse im Hochgebirge ein Kompromiss zwischen der ÖBB Trassierungsvorschrift DVB 52 und der HL-Richtlinie getroffen.“*

Damit war von Anfang an klar, dass das Vorhaben einer Hochleistungsstrecke im Sinne

des UVP-G 2000 entspricht.

Aber auch im beschwerdegegenständlichen UVP-Projekt ist es nicht vollends gelungen den tatsächlichen Bau einer HL-Strecke zu verschleiern. In Mappe 2 ON 201.01 ist im Kapitel 8 Technische Planung im Unterpunkt 8.1.1.2. Grundlagen der Planung angeführt: „Richtlinie für das Entwerfen von Bahnanlagen – Hochleistungsstrecken“.

Damit ist abermals klar gestellt, dass der Neubau des beschwerdegegenständlichen Streckenabschnitts jedenfalls den Anforderungen an eine Hochleistungsstrecke entsprechen muss – damals 2003 wie auch heute 2010.

Dass der mitbeteiligten Projektwerberin die Judikatur des VwGH in dieser Sache offenbar nicht passte, zeigt sich schon aus der Reaktion auf das erste Erkenntnis, welches in ihrem Schreiben vom 23.10.2006 dokumentiert ist:

“Das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 12.09.2006, Zahl 2005/03/0131-22 ist der Einschreiterin bekannt. Sie teilt jedoch die darin vertretene Rechtsposition schon in rechtlicher Hinsicht nicht, da das genannte Erkenntnis die einschlägigen europarechtlichen Rechtsquellen in enger Anlehnung an die – in dieser Hinsicht allerdings bedauerlich eindeutige – Judikatur des Europäischen Gerichtshofes fehlerhaft interpretiert.“

Nur aus dieser psychologischen Motivation der Uneinsichtigkeit und der Angst vor der Auseinandersetzung mit den wahren Projektauswirkungen und mit der betroffenen Gasteiner Bevölkerung heraus ist das Bestreben der mitbeteiligten Projektwerberin zu verstehen, das eingereichte Vorhaben so zu präsentieren, als würde sich nichts, absolut gar nichts ändern. In rein fachlicher Hinsicht konnte das auf diesem Fundament aufgebaute und von der belangten Behörde gestützte Kartenhaus aber durch eine Vielzahl an Gutachten zum Einsturz gebracht werden, wie später noch darzustellen sein wird. Die rechtliche Bestätigung dessen wird mit der Vorlage dieser Beschwerde begehrt.

Dass die belangte Behörde hier mitspielte zeigt sich deutlich im Verfahren und im Bescheid. Trotz einer Vielzahl eigener Einwendungen sowie verschiedenster anderer Parteien gegen den angewandten Vorhabensbegriff, beschreibt der Bescheid auf Seite 7 das Vorhaben nur als Ersatz der alten Brücke. Auf Seite 25 Absatz 4 des Bescheides wird nur die Möglichkeit der Zulegung eines Streckengleises im gesamten Projektabschnitt (1,7 km) als projektsgemäß angesehen. Auf Seite 47 Abs 2 des Bescheides wird gar nur der eingleisige Ersatz der bestehenden Angerschluhtbrücke als verfahrensgegenständlich angesehen und die mitbeteiligte Projektwerberin darauf verwiesen, bei Zulegung

eines zweiten Gleises „die entsprechenden Schritte nach dem UVP-G 2000“ zu setzen.

Dies widerspricht klar, eindeutig, wissentlich und willkürlich der bisherigen Judikatur des VwGH in dieser Sache.

Gleiches gilt für die Feststellung der belangten Behörde im Bescheid auf Seite 49 Abs 5, wonach die Verlegung eines zweiten Gleises auf der Brücke nicht Gegenstand des Antrags sei. Das war es bisher auch nicht, wohl aber für die restliche Strecke des 1,7 km langen Abschnitts. Das ändert aber nichts daran, dass die vorgesehene Gleislage dennoch prüfrelevant im Sinne der Rechtsprechung ist.

Auf Seite 50 des Bescheides verlässt sich die belangte Behörde daher allein auf die Schlussstellungnahme der mitbeteiligten Projektwerberin, die darin beteuert, dass die Brücke ohnedies bis zu einem weiteren Ausbau eingleisig bleibe.

Dass aber über weitere Stückelungen weitere Kapazitätsengpässe und Widerstände auf der Strecke im Gasteinertal abgebaut werden sollen, wurde bereits im Punkt I.2.-4. des Sachverhalts und in der Stellungnahme vom 06.07.2009 dargestellt und auch in den beiden bisherigen verwaltungsgerichtlichen Verfahren nachgewiesen. Demnach ist laut Beantwortung der Petitionen Nr. 39 und 40 an die Parlamentsdirektion durch das BMVIT mit beigeschlossener Stellungnahme der ÖBB vom 14.02.2005 ab dem Jahr 2012 für den unmittelbar anschließenden, rund 2,5 km langen Abschnitt „Steinbach – Angerschluftbrücke“ eine Gleisneulage am Bestand vorgesehen. Für den ersten Teil davon, der direkt an das gegenständliche Projekt in Richtung Norden anschließt, ist im Rahmen eines neuen ÖBB-Projektes „Schlossbachgraben – Angertal“ mit ca. 1 km Länge sogar der kurzfristig umzusetzende, zweigleisige Aus(Neu)bau am Bestand projektiert (Stand 11/2004).

Daraus ist ersichtlich, wie die mitbeteiligte Projektwerberin im Einklang und Zusammenwirken mit der belangten Behörde Stück um Stück den Neubau der Hochleistungsstrecke im Gasteinertal – bisher ohne UVP – vorantreibt. Beschwerdegegenständlich wurde das Vorhaben ebenso gemeinsam derart verfälscht dargestellt, dass nur ein nach Wunschvorstellung der Projektwerberin weiterhin unveränderter, eingleisiger Abschnitt von 1,7 km Länge ohne zusätzliche Umweltauswirkungen UVP-geprüft wurde, weil es der VwGH halt so haben wollte.

Der Umstand der Projektsidentität im Vergleich zu den bisherigen verwaltungsgerichtlichen Verfahren einerseits, sowie der Umstand, dass es für ein

derart dargestelltes Vorhaben gar keinen UVP-Tatsbestand gibt, andererseits, zeigt klar die vom Beschwerdeführer im UVP-Verfahren eingewendete Rechtswidrigkeit der Vorhabensabgrenzung auf (zur inhaltlichen Rechtswidrigkeit siehe Punkt II.)

Dieser verzerrte und rechtswidrige Vorhabensbegriff ist sozusagen „**der Sündenfall**“ im UVP-Verfahren: denn nur auf einer solch falschen Prämisse können sich Daten, Ergebnisse, Beurteilungen etc. aufbauen, wie sie im Antrag (UVE) und im Antrag überprüfenden und darauf aufbauenden Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) hervorgekommen sind. **Nur auf solch einer falschen Prämisse konnten Untersuchungsrahmen und -räume derart minimiert werden, dass die wahren, nicht umweltverträglichen Auswirkungen des Vorhabens, nicht hervorkommen und die Umweltverträglichkeit attestiert werden konnte.**

b) Der Untersuchungsrahmen

Resultierend aus der Prämisse eines falsch vorgegebenen Vorhabensverständnisses hat die mitbeteiligte Projektwerberin ihre Antragsunterlagen auf Grundlage eines in seinen Auswirkungen zur Bestandsstrecke gleichbleibenden Vorhabens erstellen lassen. Diese augenfällige Inkonsistenz zwischen einem UVP-pflichtigen Vorhaben einer Hochleistungsstrecke und der im Gegensatz dazu stehenden im Antrag erfolgten Darstellung des eingleisigen Bestandes führte in den Stellungnahmen zur UVE und zum UVG zu zahlreichen Einwendungen hinsichtlich des fachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmens.

Diese Einwendungen betreffen im Wesentlichen

- die Nichtvornahme einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) aufgrund der vorliegenden Netzveränderung
- die Stückelung und damit die isolierte Betrachtung des Vorhabens
- die Nichtberücksichtigung als umgebungslärbelastende Bahnstrecke iSd EU-Umgebungslärmrichtlinie
- die falsche Darstellung des Vorhabens im Antrag und der UVE
- die Nichtberücksichtigung dieser falschen Prämissen durch die Umweltverträglichkeits-Gutachter

- die falsche Angabe der Leistungsfähigkeit des Vorhabens (Kapazität) durch Verwendung nicht belegter, nicht begründeter, nicht nachvollziehbarer und zum Teil falscher Zahlen, Angaben, Begriffe, Kapazitätsberechnungen, Gutachten (GA SCHWANHÄUSSER 1-4 Blg ./3, ./12, ./26, ./38)
- die falsche und zum Teil gar nicht vorhandene Darstellung der Lärmbelastung im Bestand sowie nach Durchführung des Vorhabens als HL-Strecke und jeweils auch für die anschließenden Streckenabschnitte im Gasteinertal (GA TAS SCHREINER Lärmstudie Mediationsverfahren EZ 005 Blg ./14; GA TAS SCHREINER Isophonenkarte Mediationsverfahren Blg ./29; GA ROTHBACHER Blg ./19, und ./20; GA QUIRCHMAYR Blg ./22, ./28, ./43, ./44, ./46; GA BVFS Blg ./27 und ./34; GA HOFMANN Blg ./42; Fähnchenplan Projekt 2007 Blg ./42a;
- die unzureichende Planung von Schallschutzmaßnahmen, vor allem auch für die angrenzend betroffenen Bereiche (Das Umweltministerium forderte hier unter Berücksichtigung des vollständigen zweigleisigen Ausbaus verstärkt aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwände, da bei einer nachträglichen Sanierung davon auszugehen sei, dass aktive Maßnahmen nur im geringen Umfang eingesetzt würden)
- die fehlenden Aussagen zur Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Bestand sowie nach Durchführung des Vorhabens als HL-Strecke und jeweils auch für die anschließenden Streckenabschnitte im Gasteinertal (GA CHIOCCHIA Blg ./36; GA LERCHER I-III Blg ./16, ./30, ./40)
- die völlig unzureichende und fachlich nicht vertretbare Auseinandersetzung mit den umweltmedizinischen Auswirkungen der bereits bestehenden Lärmbelastung und der zusätzlichen Lärmbelastung nach Durchführung des Vorhabens als HL-Strecke und jeweils auch für die anschließenden Streckenabschnitte im Gasteinertal (GA CHIOCCHIA Blg ./36; GA LERCHER I-III Blg ./16, ./30, ./40; GA bvfs Blg ./34; GA KÖNIG Blg ./4)
- die fehlende Auseinandersetzung mit der medizinisch bedingten Unzulässigkeit der Anwendung des Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung (SchIV) und deren Schienenbonus in der lärmsensiblen Region des Gasteinertales (GA KÖNIG Blg ./4, GA CHIOCCHIA Blg ./36; GA LERCHER I-III Blg ./16, ./30, ./40; GA bvfs Blg ./34;)
- die zusätzlich dazu fehlende Berücksichtigung der bestehenden Kurorte Bad Hofgastein und Bad Gastein, in denen Grenzwerte weit unter jenen der SchIV zu erreichen sind (GA KÖNIG Blg ./4; GA CHIOCCHIA Blg ./5; GA MAYER Blg ./6; GA SCHÜTZ Blg ./8; GA LERCHER I-III Blg ./16, ./30, ./40;

Stellungnahmen und Bestätigungen Blg ./32, ./33, ./47)

- die völlig unzureichende Erhebungsmethodik von vorkommenden und geschützten Arten, hauptsächlich basierend auf einer unvollständigen Literaturrecherche, einem viel zu geringen Untersuchungsraum (Amphibienwanderungen), einer zu geringen Anzahl an Erhebungstagen, einer nicht aussagekräftigen nachträglichen Erhebung nach Bau des Vorhabens, Außerachtlassung der Reptilien und Säuger
- die den Grundsätzen des VwGH zur Bewertung des Landschaftsbildes von allen nur erdenklichen Blickpunkten widersprechende Erhebung und deshalb unzureichende Beurteilung des Landschaftsbildes (GA SCHÜTZ Blg ./8 „Einheit des Tales“; GA SCHLAGER Blg ./31)
- die Nichtberücksichtigung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens (GA ST. GALLEN Blg ./7).
- die Unvollständigkeit der „Grünen Kiste“ bei der Behörde und der damit verbundenen Unkenntnis wichtiger Teile der Mappe 5 seitens der Umweltverträglichkeits-Gutachter.

Der beschwerdegegenständliche Bescheid dagegen verweist zur Frage des Untersuchungsrahmens lediglich verstreut und floskelhaft auf den falsch interpretierten Vorhabensbegriff, die Angaben der mitbeteiligten Projektwerberin und zitiert bezuglos Bestimmungen des UVP-G.

c) Die Leistungsfähigkeit (Kapazität)

Wesentlicher Bestandteil der Prämisse des falschen Vorhabensbegriffes ist die ebenso falsche Annahme der Beibehaltung der bisherigen Kapazität wie sie von der mitbeteiligten Partei im Antrag und im Verfahren dargestellt wurde.

Das Umweltministerium, Sektion V, Referat Umweltbewertung bemängelte bereits in der Stellungnahme vom 24.07.2009 die unvollständige Prüfung anhand der Beibehaltung der Kapazität, da vielmehr das höhere Verkehrsaufkommen des zweigleisigen Gesamtausbaus der Tauernbahn laut Ausbauprogramm zu prüfen ist. Überdies müsste der Gesamtausbau der Tauernbahn einer Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) unterzogen werden, da gegenständlich eine Netzveränderung vorliege. Die vorliegenden Zahlen und Prognosen seien insgesamt nur schwer nachvollziehbar und daher anhand der neuesten Erhebungen und unter Zugrundelegen einer plausiblen Methodik sowie unter Einbeziehung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen zu erläutern und näher

darzustellen. Dies gelte auch für die der Prognose zugrundegelegten Werte. Im Falle einer möglichen Erhöhung der Zugzahlen seien die damit verbundenen, geänderten Umweltauswirkungen, insbesondere in Bezug auf die zu erwartenden Lärmemissionen und -immissionen, darzustellen. Die Prognose sei insbesondere im Hinblick auf die europäische und österreichische Verkehrspolitik zu begründen und zu erläutern, besonders unter Berücksichtigung, dass die Tauernachse einen Teil des transeuropäischen Netzes bilde und dass gemäß Hochleistungsstreckengesetz Ziel des Ausbauprogramms der Tauernachse der durchgehende zweigleisige Ausbau sei (vgl. UVE-Bericht, Einlage 1801, S. 34).

An dieser eingangs des Verfahrens dargestellten Situation hat sich bis zur Bescheiderlassung nichts mehr geändert. Die in der UVE enthaltene Aussage, dass „detaillierte Daten zur Betriebsführung derzeit erhoben werden“ (ON 1501,S .5), wurde im Verfahren keiner Erledigung mehr zugeführt.

Bereits das oben unter Punkt I.5. angeführte im Auftrag der ÖBB im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellte und von dieser für richtig befundene Gutachten von SCHWANHÄUSSER widerspricht der UVE insofern, als darin nachgewiesen wurde, dass der zweigleisige Neubau der HL-Strecke in erheblichem Ausmaß die Zugfrequenz auf der Gesamtstrecke beeinflusst. Die Angaben der UVE, wonach mit der Umsetzung des Vorhabens (welches in Wahrheit eine HL-Strecke darstellt) keine Kapazitätserhöhung verbunden ist, sind daher aktenwidrig.

Hinzu kommt, dass aufgrund der Freigabe der internationalen Trassen kein Einfluss der mitbeteiligten Projektwerberin auf die Zugfrequenz besteht, weshalb für die Beurteilung des Neubaus von maximalen Zugzahlen auszugehen ist.

Vom Beschwerdeführer in den Stellungnahmen eingewendet und mittels Gutachten belegt und nachgewiesen wurden zusätzlich zu den bereits aus dem Mediationsverfahren bekannten Daten folgende Nachweise zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den eingereichten Streckenabschnitt (siehe Gutachten SCHWANHÄUSSER 1-4, Blg ./3, ./12, ./26, ./38):

Vorauszuschicken ist, dass SCHWANHÄUSSER in seinen Gutachten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsbegriff von der sogenannten „Fahrplan-Nennleistung“ ausgeht. Kapazitäten gibt es nämlich viele, abhängig von der Art der Betriebsqualität.

Während die mitbeteiligte Projektwerberin in ihren Angaben von undefinierten Zahlen bzw einer undefinierten Betriebsqualität ausgeht, hat SCHWANHÄUSSER in Anwendung des von ihm entwickelten SLS 5 Verfahrens, welches in Deutschland und anderen europäischen Ländern zur Anwendung bei der

Ermittlung realistischer Leistungs- und Simulationsuntersuchungen gelangt, unter Berücksichtigung der Betriebsqualitäten, dem Wegfall der Dauerlangsamfahrstelle von 30 km/h im Bereich der alten Angerschluhtbrücke, der Linienverbesserung durch die Neutrassierung und der Betriebsverflüssigung durch die Beseitigung von Widerständen auf dem Streckenabschnitt **eine Kapazitätserhöhung im Ausmaß von 19,6% bzw 30 Zügen/Tag nachgewiesen. Dies allein durch die Verwirklichung des eingereichten Vorhabens ohne Berücksichtigung einer zusätzlichen Gleislage auf der Brücke und ohne Berücksichtigung des Vollausbau der Tauernbahn.** Dazu ist vor allem auf die Gutachtensausführungen der Blg ./26 zu verweisen.

Erwiesenermaßen führt die Verwirklichung des Vorhabens entgegen den Ausführungen in der UVE zu einer Kapazitätssteigerung von 30 Zügen/Tag auf der Gesamtstrecke. Es bestehen zudem weder wirksame Kapazitätsbeschränkungen, noch sind solche aufgrund der Öffnung und Freigabe des Schienenverkehrs innerhalb der EU möglich. Diese Kapazitätssteigerung und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken (durch eine zunehmende Überbeanspruchung des Oberbaus, unzureichende Zeiten für eine Gleisunterhaltung, bei Störungen ein weniger sicherer Betriebsablauf) entfalten aber enorme Auswirkungen, auch außerhalb des Projektgebietes, welche in der UVE keine Berücksichtigung fanden, weshalb diese bereits aus diesem essentiellen Grunde vollkommen ungeeignet für die Untersuchung der tatsächlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens war.

Maßgeblich für das Ergebnis von SCHWANHÄUSSER war die Erkenntnis, dass die von der mitbeteiligten Projektwerberin in der UVE und im § 31a-Gutachten angeführten Zugzahlen völlig falsch sind. Zunächst fiel auf, dass die Prognose laut UVE völlig unschlüssig ist. Während im ursprünglichen Einreichoperat 2003 noch 232 Züge für das Jahr 2015 prognostiziert wurden, waren es laut UVE nur mehr 198 für das Jahr 2025. Nach wie vor ist nicht bekannt, auf welcher Grundlage diese Zahlen ermittelt wurden und wie hoch der tatsächliche derzeitige Bestand an Zügen/Tag ist. Auffällig ist jedenfalls, dass die prognostizierten Zugzahlen der früheren Einreichoperate nach Belieben und ohne Begründung so drastisch reduziert wurden, dass bei Umlegung der Zugzahlen auf die Berechnung der Lärm-Auswirkungen unter Anrechnung des Schienenbonus eine Gesundheitsgefährdung gerade noch ausgeschlossen werden konnte, wie sich aus der UVE ergibt.

Klar im Projekt enthalten ist aber jedenfalls der Umstand, dass sowohl der mit 183 Zügen angegebene Bestand als auch die Prognose von 198 Zügen im Jahr 2025 eine sog. EU-Reserve von 50 Zügen beinhalten (siehe UVE ON 1801 S.11). Diese

fiktive Anzahl an gar nicht vorhandenen Zügen wurde zu Unrecht in Ansatz gebracht, da diese aus dem EU-Beitrittsvertrag stammende Regelung inzwischen rechtlich überholt ist.

Daneben konnte aber auch über Gutachten anhand des nächtlichen Güterverkehrs nachgewiesen werden, dass es sich bei der EU-Reserve tatsächlich nur um einen fiktiven Wert handelt: Eine Erhebung von Güterzug-Verkehrsdaten aus den Jahren 1999, 2005 und 2009 mit insgesamt 4 Messungen im Nachtzeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hat eine durchschnittliche Zugzahl von derzeit 25,5 Güterzügen in den Nachtstunden ergeben. Die von der mitbeteiligten Projektwerberin angegebenen Zahlen in der UVE weisen aber im Bestand 67 Güterzüge/Nacht und für die Prognose 84 Güterzüge/Nacht aus. Hieraus zeigt sich eine weitaus überhöhte Angabe an Zügen, die in der Folge auch zu einem überhöhten Bestand an Schallimmissionen führt (GA BVFS Blg ./27; GA QUIRCHMAYR Blg ./28).

Zu kritisieren an der Prognose ist jedenfalls, dass die mitbeteiligte Projektwerberin – so wie im gesamten Verfahren ohne Ausnahme – vom nach wie vor eingleisigen Bestand, auch nach Verwirklichung des Vorhabens ausgeht. Nur so ist auch die enorme Differenz der Prognosen zu erklären, dies sich aus dem ursprünglichen Einreichoperat 2003 (232 Züge/Tag) und der UVE (198 Züge/Tag) ergibt. Dementsprechend enthält die Prognose der UVE daher auch nicht die Dimension einer zweigleisigen Hochleistungsstrecke, welche gemäß der Judikatur des VwGH auf ihre Umweltverträglichkeit hin zu prüfen ist. **Geprüft wird dagegen eine eingleisige Strecke! SCHWANHÄUSSER hat dazu in Blg ./3 Seite 7 die Kapazität der Tauernbahn im Vollausbau mit 471 Zügen/Tag errechnet .**

Während also für den Bestand daher lediglich 133 Züge/Tag anzusetzen gewesen wären, hätte für die Prognose die volle Kapazität des vollständigen zweigleisigen Neubaus der Tauernbahn als HL-Strecke, zumindest aber die von SCHWANHÄUSSER errechnete Kapazitätssteigerung allein durch das Vorhaben von 30 Zügen/Tag angesetzt werden müssen.

Weiters maßgeblich für das Ergebnis von SCHWANHÄUSSER war auch der Nachweis, dass die Langsamfahrstelle mit 30 km/h im Bereich der alten Angerschluhtbrücke nicht nur eine vorübergehende Maßnahme darstellt, sondern nach den Unterlagen des Mediationsverfahrens bereits seit 1999 besteht (siehe auch Blg ./25). Erhärtet wurde dieser Nachweis durch das Gutachten SCHWANHÄUSSER 4 Blg ./38, wonach sowohl über eigene Messungen, als auch über Auswertungen von Angaben in der UVE diese Geschwindigkeit nachgewiesen werden konnte. Diese vorübergehende Maßnahme besteht daher jedenfalls bereits seit über 10 Jahren und bestimmt vor allem in seinen

Lärm-Auswirkungen das ortsübliche Erscheinungsbild der Tauernbahn im Bestand. Außer mit bloßen Behauptungen blieb das Gegenvorbringen gänzlich unbelegt, die mitbeteiligte Projektwerberin hat dazu keinen einzigen Beweis vorgelegt. Die belangte Behörde ist sich offenbar selbst nicht im klaren über den Bestand, wenn sie einmal auf Seite 46 das UVG zitiert (30 km/h) und dann wieder auf Seite 48 auf OSTERMANN (50 km/h zurückgreift, um auf Seite 47 auf einen angeblich gültigen Konsens von 70 bzw 80 km/h zurückzugreifen. Was nun? 70 oder 80 km/h?

Dies ist völlig belanglos: es gibt keinen bestehenden Konsens für den Neubau einer HL-Strecke, dieser ist erst zu erwirken. Folglich kann es auch keinen übertragbaren Konsens geben wie die belangte Behörde rechtswidrig annimmt. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass für die Ermittlung einer zusätzlichen Lärmbelastung nur vom tatsächlichen Bestand ausgegangen werden kann.

Durch diese Vorgangsweise der Verquickung eines völlig falsch dargestellten Vorhabens mit einer zu hohen Angabe real gar nicht vorhandener Züge und Geschwindigkeiten im Bestand und einer im Vergleich dazu nur geringen Erhöhung der täglich verkehrenden Züge wurde aber die Grundlage dafür geschaffen, dass die zusätzlichen Belastungen für die Umwelt niedrig und die wahren Umweltauswirkungen verschleiert bleiben.

Diese wahren Umweltauswirkungen sind aber vor allem dort zu finden, wo der eingereichte Streckenabschnitt beginnt bzw aufhört: nämlich sowohl auf der ganzen Strecke im lärmsensiblen Gasteinertal, insbesondere aber im Bereich der jeweils unmittelbar wie mittelbar betroffenen Kurorte Bad Hofgastein und Bad Gastein mit den dort geltenden besonders niedrigen Lärmgrenzwerten. Also da wo aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens keine Lärmschutzmaßnahmen mehr geplant sind, obwohl naturgemäß auch dort 30 Züge/Tag mehr fahren werden. Warum die Gemeinde Bad Gastein und die dort betroffenen Bürger davon in besonderem Maße betroffen sind und sich deshalb auch im Verfahren so exorbitant engagiert haben liegt daran, dass die Tauernbahn in Bad Gastein direkt durch das Ortszentrum des Kurortes führt und in den dortigen Hotels, Kuranstalten, Erholungseinrichtungen besondere Auswirkungen zeitigt. Zudem kommt, dass aufgrund der besonderen topographischen Bedingungen des Tales nach den Ergebnissen des Mediationsverfahrens jeder Zug durch die Gemeinde Bad Gastein um 5 dB lauter ist, als auf seiner Fahrt durch die Gemeinde Bad Hofgastein (nachgewiesen durch die Isophonenkarte von TAS SCHREINER aus dem Mediationsverfahren Bg ./29). Wird nun das derzeit größte bestehende kapazitive Hindernis auf der Tauernbahnstrecke, die Angeschluchtbrücke, beseitigt, verlagert sich der Engpass der Strecke nach Bad Gastein mit all seinen

Auswirkungen durch Wartevorgänge, Brems- und Anfahrgerausche udgl. Diese wahren Auswirkungen auf den anschließenden Streckenabschnitten beider Gemeinden hätte es gegolten zu untersuchen.

d) Umgebungslärm und Strategische Prüfung Verkehr

Wie sehr alle anderen Bereiche von der Definition des Vorhabens und seiner Leistungsfähigkeit abhängen zeigt sich am Beispiel der EU-Umgebungslärm-Richtlinie. Aufgrund deren Umsetzung war es erforderlich Strategische Lärmkarten zu erstellen, worin auch Eisenbahnlinien mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr, das sind 164 Züge/Tag, Aufnahme finden sollten.

Wären die in der UVE angegebenen Bestandszahlen der tatsächlich verkehrenden Züge richtig gewesen, dann hätte die Strecke mit 66.795 Zügen/Jahr jedenfalls Aufnahme in die Strategischen Lärmkarten finden müssen, woraus sich die Verpflichtung weiterführender Maßnahmen im Rahmen eines verpflichtend zu erstellenden Aktionsplans gegen Verkehrslärm ergeben hätte. Nachdem auch das nicht angenehm gewesen wäre, wird halt anlassbezogen entsprechend feinjustiert. Bereits damit ist aber die Unrichtigkeit der in der UVE angeführten Kapazitätsszahlen bewiesen.

Mit der VO BGBl. 370/1989 wurde die Tauernachse zwar zur Hochleistungsstrecke erklärt, die Umsetzung erfolgt bis heute aber nur in kleinen Stücken. Wie zur inhaltlichen Rechtswidrigkeit noch näher auszuführen sein wird, stellt aber erst die tatsächliche Umsetzung die Netzveränderung dar, weshalb auch gemäß dem SP-V-G eine Strategische Prüfung Verkehr durchgeführt hätte werden müssen, was die Behörde im Bescheid auf S 45 ff rechtswidrig verneint hat.

e) Die Lärmbelastung

Voraussetzung für die Darstellung der Lärmbelastung durch die mitbeteiligte Projektwerberin war also folgende Prämisse: Möglichst hohe Zug-Bestandszahlen, aber nicht zu hoch um nicht eine Gesundheitsgefährdung zu riskieren und im Gegensatz dazu eine geringe Veränderung der Zugzahlen nach Verwirklichung des Vorhabens, die keine wesentliche und vor allem unbeherrschbare Veränderung der Lärmimmissionszunahme bewirkt.

Neben der Widerlegung der zu hohen Zugbestandszahlen, konnten im Verfahren auch die zu hoch angenommenen Schallimmissionen im Bestand nachgewiesen werden:

Zunächst ist klar, dass sich im Vergleich zu den Kapazitätsangaben (Bestand und Prognose) in den bisherigen Einreichoperaten 2003 und 2007 nunmehr durch die angeführten Änderungen in der UVE 2009 aus Sicht der Projektwerberin auch eine Anpassung der Lärmpegelerhöhung laut UVE ergeben hat, die nun 2-3 dB niedriger liegt (höherer Bestandswert, geringere Zunahme der Zugzahlen).

Wie bereits oben zur Leistungsfähigkeit des Vorhabens ausgeführt konnten aber die zugrunde liegenden zu hohen Kapazitätsangaben rechtlich wie faktisch durch Messungen und Gutachten widerlegt werden. Eine Erhebung von Güterzug-Verkehrsdaten aus den Jahren 1999, 2005 und 2009 mit insgesamt 4 Messungen im Nachtzeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hat eine durchschnittliche Zugzahl von derzeit 25,5 Güterzügen in den Nachtstunden ergeben. Vergleicht man nun diese tatsächlichen Zugzahlen mit den von der mitbeteiligten Projektwerberin angegebenen, die EU-Reserve enthaltenden Zahlen des Bestands, so ergibt sich daraus eine Differenz der angegebenen Schallimmissionen im Bestand von 4,2 dBA und für die Prognose von 5,2 dBA. Berücksichtigt man noch die in der UVE vorgesehene Verlängerung der Güterzüge von 150-400m auf 200-500m erhöht sich der Wert auf 6,2 dBA. Gegenüber dem derzeitigen Istzustand, der durch Messungen während der letzten 10 Jahre dokumentiert ist, errechnet sich daher für die Prognose 2025 eine Erhöhung des Dauerschallpegels um 6,2 dBA. Im Vollausbau und unter Berücksichtigung der dann höheren Geschwindigkeiten findet dann eine Immissionserhöhung von 10,2 dBA statt (GA BVFS Blg ./27; GA QUIRCHMAYR Blg ./28).

Die Zahlen der mitbeteiligten Projektwerberin zu den Lärmimmissionen im Bestand sind daher aufgrund der Einbeziehung fiktiver Werte aus einer sog. EU-Reserve nachweislich bei weitem zu hoch angenommen worden, dagegen die Entwicklung der Lärmimmissionen zu niedrig.

Ausgehend von den nachgewiesenen real vorhandenen, in Wirklichkeit viel niedrigeren Zugzahlen im Bestand und den damit verbundenen und nachgewiesenen in Wirklichkeit viel niedrigeren Lärmemissionen als in der UVE dargestellt, bewirkt die von SCHWANHÄUSSER dargestellte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Tauernbahn durch den Neubauabschnitt eine viel eklatantere Zunahme der Lärmemissionen als vorgegeben:

Bereits aus dem Mediationsverfahren ist aus dem GA TAS SCHREINER (Lärmstudie Grüne Kiste, EZ 005; Blg .14 dieses Verfahrens) – im übrigen dasselbe Sachverständigenbüro wie im UVP-Verfahren – bekannt, auf welche Art und Weise die Schallausbreitung im Raum Bad Hofgastein und Bad Gastein stattfindet und wie sich die Lärmbelastung darstellt. Da sich bekanntermaßen die Ausbreitung des Schalls in Alpentälern völlig anders verhält als im Flachland (siehe heute wieder bestätigt durch LERCHER I-III Blg. .16, .30, .40) ist bereits aus dieser Lärmstudie erkennbar, dass etwa der Bad Gasteiner Ortsteil Remsach, der sich direkt gegenüber des Vorhabens befindet sowie die in seinem Umfeld vorhandenen Erholungseinrichtungen unmittelbar von den Lärmauswirkungen betroffen sind. Die Isophonenkarte von TAS SCHREINER aus dem Mediationsverfahren (Blg .29) zeigt auf, dass aufgrund der topographischen Verhältnisse die Lärmbelastung in größerer Entfernung höher ist, als im Nahbereich. Sie zeigt auch auf, dass der Lärmpegel in Bad Gastein bei gleicher Lärmquelle(!) mit 60 dB bereits jetzt um 5 dB höher liegt, als in Bad Hofgastein. All dies wurde von der mitbeteiligten Partei im Mediationsverfahren selbst erhoben und ist daher als bekannt vorauszusetzen.

Zum Vergleich mit der beschwerdegegenständlichen UVE sei an dieser Stelle nochmals auf das vorhergehende Einreichoperat 2007 und zur beispielhaften Darstellung auf die Messpunkte NMP5 (südliches Projektsende) und NMP7 (Gadaunern: gegenüberliegende Talseite oberhalb RP6a) verwiesen:

Noch im Einreichoperat 2007 erreichten NMP5 und NMP7 eine Erhöhung der Lärmwerte nachts ohne Schallschutz von 6 dB. Mit Schallschutz lag die Zunahme bei NMP5 weiterhin bei 6 dB, bei NMP7 bei 3 dB (siehe Fähnchenplan des bisherigen Einreichoperates Blg .42a und GA QUIRCHMAYR Blg .43)

Die Lärm-Auswirkungen von +6 dB am südlichen Projektsende bei NMP5 sind also durch Lärmschutzwände nicht beherrschbar. Auf der gegenüberliegenden Talseite auf Bad Hofgasteiner Gebiet beim NMP7 Gadaunern bleibt eine nicht unerhebliche Zunahme von +3 dB bestehen.

Zu berücksichtigen ist, dass die nicht beherrschbaren Lärmauswirkungen am südlichen Projektsende folglich des Endes des Bauabschnittes frei auf die restliche südliche Tallandschaft einwirken.

Berücksichtigt man weiters, dass an den Projektsenden auch die Lärmschutzwände enden, so ist an beiden anschließenden Bereichen mit einer deutlichen Erhöhung der Schallimmissionen zu rechnen, wobei für Bad Gastein gilt, dass diese bereits aufgrund der Topographie um 5 dB höher liegen (GA QUIRCHMAYR Blg .43).

In der UVE 2009 hingegen ist ausgehend von den falschen Prämissen des

Vorhabens, dessen Leistungsfähigkeit, der damit verbundenen geringeren Anzahl an Zügen und der zu hoch angenommenen Lärm-Bestandswerte der Messpunkt NMP7 zur Gänze aus dem Beurteilungsraum verschwunden. Immerhin bleibt beim NMP5 weiterhin eine nicht beherrschbare Zunahme der Schallimmissionen von +3 dB, die unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse im südlichen Anschluss (Dezibel-Aufschlag) umso mehr hätte Beachtung finden müssen.

Es ist daher erwiesen, dass die tatsächliche Lärmzunahme weit über den von der mitbeteiligten Partei dargestellten Werten liegt!

Demgegenüber wurde aber durch die gemeinsam vertretenen Gemeinde Bad Gastein, Bürgerinitiative Lebenswertes Gastein et.al. im Verfahren nachgewiesen, dass in Bad Gastein die bestehenden Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung SchIV, die 5 dB über den Grenzwerten für Wohngebiete und mindestens 15 dB über den Grenzwerten für Kurgebiete liegen, bereits längst überschritten werden (TAS SCHREINER flächige Schallmessungen im Mediationsverfahren, Blg ./29; GA ROTHBACHER, aktuelle Messungen in Bad Gastein, Blg ./20). Ähnliche aktuelle Werte für das Gemeindegebiet von Bad Hofgastein fehlen zwar im Verfahren, jedoch ist davon auszugehen, dass auch am anderen Projektsende hohe Lärmwerte im Bestand vorliegen bzw durch das Vorhaben erreicht werden. So hat die BVFS etwa im Mediationsverfahren auf der direkt gegenüber dem Vorhaben liegenden Hangseite im Gemeindegebiet von Bad Hofgastein beim Gasthof Gamskar, gelegen am beliebten Gasteiner Höhenweg, Spitzenpegel mit 83,7 dB und damit weitaus höhere Werte als im Nahbereich der Strecke gemessen (GA BVFS Schallmessung im Mediationsverfahren am Messpunkt GH Gamskar Blg ./34).

Daraus kann daher nur ein Schluss gezogen werden: Die zusätzliche Lärmbelastung, die sich einerseits aus dem Vorhaben laut UVE selbst ergibt (ergo Lärmschutzmaßnahmen bzw nicht beherrschbare Schallimmissionen) und die über Gegen-Gutachten nachgewiesen weitaus zu gering angenommen wurde, kann in den angrenzenden nördlichen und südlichen Streckenabschnitten, für die kein zusätzlicher Lärmschutz vorgesehen ist, nur zu einer weiteren Verschärfung der ohnedies bereits über die SchIV-Grenzwerte belasteten Situation führen. Also in jenen Bereichen in denen aufgrund des Kurortestatus der Gemeinden um mindestens 15 dB niedrigere Grenzwerte zu erreichen sind als gemäß der SchIV.

Und nochmals ist anzumerken, dass die hier wiedergegebene Diskussion allein auf der von der mitbeteiligten Partei vorgegebenen Prämisse des Beibehalts des eingleisigen Bestands geführt wurde. Eine Zweigleisigkeit der Strecke, welche als

HL-Strecke die UVP-Pflicht auslöst, wurde von der belangten Behörde und den von ihr bestellten Sachverständigen nie untersucht!

Die Feststellungen der belangten Behörde auf Seite 52 des Bescheides, wonach Bad Gastein nicht beeinträchtigt wäre, entbehren damit jeder Grundlage.

f) Lärmschutz

Bereits zu Beginn des Verfahrens war es für das Umweltministerium – auch ohne Gutachten – klar und offensichtlich, dass wesentliche Elemente in der UVE fehlen (Stellungnahme vom 24.07.2009). So wurde sowohl die fehlende Sicherstellung objektseitiger Schallschutzmaßnahmen bemängelt, wie auch die fehlende Sicherstellung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte bei Änderung des Zugvorkommens. Es wurde darauf verwiesen, dass aktive und passive Schallschutzmaßnahmen bereits jetzt auf das erhöhte Zugaufkommen des vollständigen zweigleisigen Neubaus der Strecke Rücksicht nehmen müssen. Dabei sollte verstärkt auf aktive Maßnahmen (Lärmschutzwände) gesetzt werden, da bei einer nachträglichen Sanierung davon auszugehen ist, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen nur im geringen Umfang eingesetzt werden.

Entgegen der Ansicht der belangten Behörde ist es aber eben die Pflicht der UVP eine umfassende und vorausschauende Bewertung und Vermeidung von Immissionen eines Vorhabens durchzuführen und vorzuschreiben.

g) Lärmbelastung und Kurorte

Neben den üblichen zu erreichenden Grenzwerten für eine Wohnbebauung von 45 dB nachts und 55 dB tags, sowie den noch zu diskutierenden Grenzwerten der SchIV (+5 dB) gelten für die Kurorte die in der ÖAL RL 32 und der ÖNORM S5021 festgelegten und als Bewilligungsvoraussetzung für die Anerkennung als Kurort geltenden Grenzwerte von 30-35 dB nachts und 40-45 dB tags.

Die Gemeinden Bad Hofgastein und Bad Gastein sind Kurorte im Sinne des Salzburger Heilvorkommen- und Kurortegesetz 1997 - HKG 1997, LGBl 101/1997 idGF, und gilt als geschützter Kurbezirk jeweils das gesamte Gemeindegebiet ohne Unterscheidung welches Bereiches und ohne Zonierung.

Bereits im Mediationsverfahren wurde nachgewiesen, dass die Lärmgrenzwerte der Kurorte auch im eisenbahnbehördlichen Verfahren zu berücksichtigen und durchsetzbar sind (vgl. „Grüne Kiste“ G 7.2. Rechtsgutachten Univ.Prof. Heinz Mayer).

Im Verfahren wurde eingewendet, dass das Salzburger Heilvorkommen- und Kurortegesetz 1997 - HKG 1997 im Rahmen der Beurteilung – weder in der UVE noch im UVG – formell oder materiell als mit zu berücksichtigende Norm aufgeführt ist. Zumindest im UVG zum Thema Raumplanung findet sich ein Hinweis auf dessen Existenz, jedoch ohne weitere inhaltliche Bezugnahme. Das Thema war aber zumindest bekannt.

Nun ist es ein wesentliches Element eines Kurortes, dass kranke und leidende Menschen Ruhe und Erholung finden. Dazu wurden seitens der Salzburger Landesregierung auch verbindliche Kriterien erstellt, welche erfüllt sein müssen, um als Kurort gelten zu dürfen bzw anerkannt zu werden. Darin heißt es im Punkt 3.1.:

„Die für Kurgebiete laut ÖAL-Richtlinie Nr. 32 (Lärmschutz in Kur- und Erholungsorten, Anforderungen und Maßnahmen) festgelegten Richt- bzw. Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten.“ (Siehe Stellungnahme N-02 des Verfahrens).

Diese Vorgaben werden in regelmäßigen Abständen alle 10 Jahre überprüft und kann es bei Nichtvorliegen der Voraussetzungen auch zu einer Aberkennung oder Änderung kommen.

Diese Werte finden sich ebenso in der ÖNORM S5021. Wiederum bedenklich und entscheidungserheblich ist, dass weder UVE noch UVG die ÖAL-RL oder ÖNORM als anzuwendende Grundlagen anführen oder darauf Bezug nehmen, während andere Normen und Richtlinien sehr wohl aufgenommen wurden. Eine sachliche Rechtfertigung dafür ist jedenfalls nicht erkennbar, weshalb diesem Vorgang Willkür zu unterstellen ist.

Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln nachgewiesen werden konnte, sind jegliche Lärmgrenzwerte, sei es SchIV, Wohngebiet oder Kurort, in Bad Gastein (nicht erwiesen aber wahrscheinlich auf in Bad Hofgastein) bereits weit überschritten und würde die Umsetzung des Vorhabens zusätzliche erhebliche Belastungen jenseits dieser Grenzwerte mit sich bringen. Erst recht unter Berücksichtigung unter dem Gesichtspunkt einer HL-Strecke und vielmehr noch unter Berücksichtigung des Vollausbaus der Strecke. Bad Gastein ist aufgrund der topographischen Lage dabei besonders betroffen: Jeder Zug durch Bad Hofgastein ist in Bad Gastein 5 dB lauter, was sich aus der einzigen vorhandenen flächigen Bewertung des Lärms im Mediationsverfahren, erstellt von TAS SCHREINER (Blg ./29) ergibt. Diese blieb aber gänzlich unberücksichtigt im Verfahren.

Es ergibt sich daraus jedenfalls die umweltmedizinische Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit den Begriffen Gesundheitsgefährdung und der unzumutbaren Belästigung. LERCHER hat sich in seinen Gutachten I-III (Blg ./16, ./30, ./40) damit in eindrucksvoller Art und Weise auseinandergesetzt. LERCHER hat darin nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses. Es können bereits jetzt nachteilige Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend.

Bereits aufgrund der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 hätte die belangte Behörde daher darüber zu befinden gehabt, die Immissionsbelastung zu schützender Güter 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.

Dies ist jedoch nicht erfolgt.

Doch auch aus dem zweiten Aspekt eines erforderlichen Naturschutzverfahrens hätte die belangte Behörde auf die Kurorte und deren Lärmgrenzwerte Rücksicht nehmen müssen.

§ 23 Abs 1 HKG bestimmt:

„Bei der Anwendung der §§ 18 Abs 2, 24 Abs 5 und 25 Abs 3 des Salzburger Naturschutzgesetzes 1999 (NSchG) ist Bewilligungsvoraussetzung im Kurbezirk auch der Schutz des Erholungswertes des Kurbezirkes vor erheblichen Verunreinigungen von Luft oder Wasser, Lärm, Erschütterung oder sonstigen

Einflüssen und kommt im Fall einer Interessensabwägung gemäß § 3 Abs 3 NSchG im Kurbezirk diesem Schutz sowie dem Schutz des Landschaftsbildes, des Charakters der Landschaft, des Naturhaushaltes oder des Wertes der Landschaft für die Erholung vor erheblichen Beeinträchtigungen der Vorrang zu. Eine Bewilligung unter Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen (§ 51 NSchG) ist nicht zulässig, wenn das Vorhaben die sich insbesondere aus den §§ 13 Abs 4 und 14 Abs 2 und 3 ergebenden Voraussetzungen für die Anerkennung als Kurort erheblich beeinträchtigt.“

Wie noch später darzustellen sein wird, konnte im Verfahren die Erheblichkeit des Eingriffes durch das Vorhaben im Sinne des Salzburger Naturschutzgesetzes nachgewiesen werden, welche zur Frage der Interessensabwägung und Ausgleichsfähigkeit führt. Aus Umweltmedizinischer Sicht hat LERCHER ausgeführt, dass eine Aberkennung des Kurortstatus aufgrund der vorliegenden Ergebnisse medizinisch begründbar wäre.

Der bekämpfte Bescheid nimmt weder im Hinblick auf die Genehmigungsbestimmung des UVP-G 2000 noch im Hinblick auf ein erforderliches Naturschutzverfahren darauf Bezug.

h) Umweltmedizinische Lärmauswirkungen und Schienenbonus

Wie bereits oben angeführt ist die Lärmbelastung in den Kurorten, insbesondere nachgewiesen für Bad Gastein und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Bad Hofgastein, bereits jetzt über alle Maßen und Grenzwerte hoch. LERCHER hat in seinen Gutachten I-III (Blg .16, .30, .40) nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses. Es können bereits jetzt nachteilige Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend.

In seiner Auseinandersetzung mit dem UV-GA NEUBERGER konnte er dessen Gutachten Punkt für Punkt soweit widerlegen, dass sich die Frage nach der ausreichenden Qualifikation des UV-GA auftut.

Der Übersicht halber seien nochmals die in der Stellungnahme des Beschwerdeführers

zusammengefasste wesentlichen Punkte der Gutachten LERCHER dargestellt:

Gutachten LERCHER II (Blg ./30)

Lercher weist in seinem Gutachten die falsche Darstellung des Vorhabens durch falsche Prämissen (u.a. falsche Bestandszahlen) und unrichtige Beurteilungen (insbesondere im Bereich Lärm und Umweltmedizin) nach. Er beweist in fachlich eindrucksvoller Weise die Versäumnisse der Gutachter: die fehlende Diskussion um den Schienenbonus, die fehlende Berücksichtigung der Alpenkonvention und sensibler Gebiete, die fehlende Berücksichtigung der Orographie des Tales, die unreflektierte Übernahme des viel zu kleinen Untersuchungsrahmens, die nicht handhabbare Umsetzung der Begrenzung von Spitzenpegeln, die Unsicherheit über die Wirksamkeit der geplanten Schallschutzmaßnahmen, die völlig unzureichenden Bemerkungen der Gutachter zum Kurortstatus ohne Berücksichtigung tatsächlicher Nutzungen (reines Abstellen auf Widmung), die fehlende Lärmkartierung, etc. etc.

Insbesondere die fachliche Kritik am umweltmedizinischen UVP-Gutachter Neuberger untermauert und belegt das bereits seit Jahren in den Feststellungs- und VwGH-Verfahren erstattete Vorbringen zur Berücksichtigung sensibler alpiner Regionen, so wie es im übrigen auch schon im Mediationsverfahren festgehalten wurde. Die Art und Weise wie sich Neuberger mit diesen Themen und Fragen dazu auseinandergesetzt hat mündet bei Lercher in einer fachlichen Demontage der besonderen Art (Veraltete Standpunkte, Studien und Literatur – bereits älter als 10 Jahre; aktuelle Studienergebnisse außer Acht gelassen; „nicht am Stand des Wissens“; keine kritische Auseinandersetzung mit der spezifischen Situation; Grundsatzliteratur zur sensiblen Alpinregion weder erwähnt noch diskutiert; Nachweis der von Neuberger bestrittenen Unvergleichbarkeit der Situationen mit Inntal und Wipptal; etc. etc.)

Lercher kommt in seinem Gutachten zu dem Schluss, dass das Gasteinertal in seiner Ausformung und Prägung, auch kultureller Art, sogar noch sensibler und verletzlicher ist, als die bisher untersuchten Talräume. Vor diesem Hintergrund kann aber eine Diskussion zum wissenschaftlich nachgewiesenen Zusammenhang zwischen Schienenlärm und kardiovaskulärer Reaktionen nicht einfach ausgeblendet werden.

Lercher stellt weiters fest, dass zum Thema Erschütterungen die Immissionsmessungen und deren Einschätzung nicht nachvollziehbar sind und wegen des zu kleinen Untersuchungsgebiets unvollständig sind.

Er bemängelt die fehlende Diskussion über Zugzahlen und den Vollausbau. Daraus ergibt sich nämlich für einen medizinischen Sachverständigen die Aufgabe nachhaltige ökologische und gesundheitliche Auswirkungen zu vermeiden, was nachträglich nur schwer zu reparieren ist.

Auch die Äußerungen Neuberger zu den WHO Night Noise Guidelines 2009 verweist Lercher in die Ecke wissenschaftlich nicht haltbarer Interpretationen. Haben doch schon die bisher geltenden WHO Guidelines 1999 45dB und weniger gefordert und die Auswirkungen des Schienenlärms auf Schlaf beschrieben, in einer Art und Weise wie sie insbesondere auf das Gasteinertal übertragbar ist.

Gutachten LERCHER III (Blg /40):

Lercher hat darin sein Gutachten II nochmals ergänzt und die Liste der Unzulänglichkeiten aktualisiert.

Eine Kernaussage dieses Gutachtens zum Untersuchungsrahmen findet sich auf Seite 8:

„Diese inhaltliche Definition des Projekts ist mit den Intentionen und Aufgaben einer UVP sowohl aus umwelthygienischer wie auch sozialmedizinischer Sichtweise nicht vereinbar, sondern weist die klassischen Züge einer kleinen gewerberechtlichen Verhandlung auf. Diese Dimensionierung steht somit im vollen Widerspruch zur fachlichen Notwendigkeit.“

In der Folge weist Lercher noch detaillierter die „sehr hohe Sensibilität“ des Raums „Gasteinertal“ nach, die sich aus dem besonders niedrigen Grundschallpegel ergibt. Er bezeichnet diese besonders ruhige, durch das Sacktal geprägte Ruhe als besondere „soundscape“, für die das Ziel der Erhaltung zur Erholung, Wiederherstellung und Erhaltung der Gesundheit an erster Stelle stehen muss. Vor diesem ruhigen Hintergrund sind nämlich nicht nur die humanmedizinischen Auswirkungen von Schienenlärmereignissen größer einzuschätzen, sondern insbesondere auch die umwelthygienischen Folgen und ihre Folgewirkungen auf die touristische Nutzung und den Wertverlust der Erholungsgebiete.

Die Nichtberücksichtigung dieser sehr hohen Sensibilität, hier vor allem auch unter Berücksichtigung des Kurortstatus der betroffenen Gemeinden Bad Hofgastein und Bad Gastein, stellt jedenfalls einen absoluten Mangel im Rahmen eines UVP-Verfahrens für eine TEN-HL-Strecke dar.

Lercher hat sogar nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses.

In einer Hörprobe vor Ort kam Lercher zudem zu der Einschätzung, dass tieffrequente Schallereignisse im Verfahren und der fachlichen Beurteilung mehrfach massiv unterschätzt wurden.

Zusammenfassend können bereits jetzt nachteilige Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend. Lercher resumiert abschließend:

„Die fachliche Grundlage der SchIV, welche einen Schienenbonus - undifferenziert – auch unter diesen Belastungs-Umständen fordert, entspricht nicht mehr dem Stand des Wissens zum Schutz vor Gesundheitsgefahren und der Schienenbonus darf deshalb in diesem Verfahren nicht zur Anwendung kommen. Das wurde korrekterweise auch vom zuständigen Amtsarzt Dr Untner und dem Landeshygieniker Dr König bereits festgestellt.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Kurortbezirks und der höheren gesundheitlichen Vulnerabilität der Kurortnutzer ist die nächtliche Lärmbelastung durch die Güterzüge

bereits im letzten Jahrzehnt an die Grenze der gesundheitlichen Belastung und Störung der Schlafqualität gestoßen.

Unter keinen Umständen ist ein Volumen von 198 Zügen/Tag und 84 Güterzügen/Nacht (=10.5 Güterzüge/h) – wie in Prognose 2025 vorgesehen - auf der existierenden Bahntrasse aus gesundheitlicher Sicht zur Genehmigung fähig.

Vielmehr muss die ÖBB die Umsetzung von Plänen zum unterirdischen Trassenneubau beschleunigen, welche zu einer Entlastung insbesondere des Kurorts Bad Gastein aber ebenso des weiteren Talbereichs von Bad Hofgastein vom Schienengüterverkehr beitragen soll.“

Was bereits im Mediationsverfahren und den bisherigen Behördenverfahren moniert wurde hat damit zum wiederholten Male die fachliche Fundierung erhalten: Der Schienenbonus ist im lärmsensiblen Gasteinertal keinesfalls anwendbar, da er keinen Schutz vor einer Gesundheitsgefährdung bietet und widerspricht zwischenzeitlich sogar dem Stand des Wissens und der Forschung. Auch vor diesem Hintergrund war das gegenständliche Projekt nicht genehmigungsfähig.

Während sich NEUBERGER im Verfahren aber auf eine reine Grenzwertdiskussion zurückzog, dabei aber Grenzwertüberschreitungen angrenzender Bereiche wie Remsach völlig ausklammerte und die Kurorte nur lapidar aber nicht inhaltlich berücksichtigte, hat LERCHER die Aufgabe eines Umweltmediziners erfüllt und eine medizinische Einschätzung der IST-Situation wie auch der Prognosesituation vorgenommen. Er hat dabei nicht nur auf die besondere Empfindlichkeit des Talraumes an sich Bezug genommen, sondern auch auf die medizinisch begründeten Kurorte und deren Ansprüche an einen funktionierende Kurbetrieb, der im Gasteinertal hauptsächlich auf den Einklang mit den Besonderheiten des ungestörten Naturraumes angewiesen ist. Ob WHO oder SchIV-Grenzwerte: human- bzw umweltmedizinisch ebenso wie rechtlich relevant ist die Frage der Gesundheitsgefährdung wie auch die Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung. Diese Fragen hat LERCHER fundiert beantwortet und kam dabei zum Ergebnis, dass die von ihm im dortigen UVP-Verfahren der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft im Unterinntal gewonnenen Erkenntnisse, wo es zu einer de facto Aufhebung des Schienenbonus kam, nach knapp 10 Jahren Weiterentwicklung der Lärmmedizinischen Forschung erst recht und aufgrund der besonderen „soundscape“ des Gasteinertales umso mehr auch in diesem Verfahren anzuwenden sind.

Trotz der Unschlüssigkeit und Unrichtigkeit der Gutachten und Stellungnahmen von NEUBERGER im Verfahren und der am letzten Stand der Wissenschaft dagegen aufgestellten Gutachten von LERCHER, ließ die belangte Behörde letztere im Bescheid auf den Seiten 52 ff inhaltlich völlig unberücksichtigt.

i) Artenschutz

Bereits in der ersten Stellungnahme zur UVE wurde seitens des Beschwerdeführers in besonderem Maße den dort angeführten Untersuchungsterminen für die Beweissicherung bezüglich Tiere und Lebensräume von fachlicher Seite entgegen gehalten, dass insgesamt drei Termine im Frühjahr und Sommer für Amphibien und Vögel nicht den gängigen wissenschaftlichen Anforderungen genügen und überdies die Gruppe der Reptilien und Säugetiere gar nicht untersucht wird.

Diese Einwendungen wurden in der zweiten nachfolgend wiedergegebenen Stellungnahme vom 23.10.2009 weiter präzisiert und zum Teil mit konkreten Fragestellungen versehen:

1. Die UVE argumentiert in ihrer fachlichen Bewertung damit, dass Aussagen über potentiell vorkommende Tierarten nur indirekt über die Interpretation der erhobenen Vegetationsstrukturen und anhand von Literaturangaben möglich war. Tiergruppenspezifische Erhebungen zum Projektgebiet lägen nicht vor. Dies deshalb, da der Bearbeitungszeitraum für tiergruppenspezifische Erhebungen im Gelände im Winterhalbjahr 2006/2007 ungeeignet war.

Die UVE hält weiter fest, dass eine Bewertung des Ist-Zustandes auf Artniveau im Rahmen dieser UVE nicht möglich sei.

Wie kann ohne Erhebung der vorhandenen geschützten Tierarten unmittelbar vor Ort und ohne Aussage über den Erhaltungszustand von vorkommenden geschützten Arten die **gesetzliche Voraussetzung des „Verweilens in einem günstigen Erhaltungszustand“ sichergestellt** werden, welche für eine Ausnahmegewilligung im Sinne der Artenschutzbestimmungen **unabdingbar** ist?

Wie kann bei dieser Vorgangsweise **das gesetzliche Verbot der Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus fachlicher Sicht durchgesetzt** werden?

2. Die UVE versucht ein „realistisches Bild“ der Betroffenheit geschützter Arten zu zeichnen? Handelt es sich dabei nicht um ein spekulatives Szenario?

Beispiel: eine Fläche wird als potentielles Habitat beurteilt. Nach den angewandten Kriterien erfolgt bei der Beurteilung der Fläche eine Aufwertung.

wenn in der Literatur ein Vorkommen nachgewiesen ist, eine Abwertung wenn kein literarischer Nachweis vorliegt.

Ist das nicht eine Zufallsbewertung – je nachdem, ob sich das schon einmal irgendwer irgendwann genauer angeschaut hat?

3. Die UVE beurteilt die Eingriffsintensität mit den Kriterien des Bestandesrückgangs und des Lebensraumverlustes. **Wie aber kann etwa das zu „erwartende Erlöschen eines lokalen Bestandes“ (= Einstufung sehr hoch 4) beurteilt werden, wenn keine tatsächliche Gewissheit über das Vorkommen von geschützten Arten vorliegt, sondern man nur von potentiellen Vorkommen ausgeht?**

4. Sehen die Artenschutzbestimmungen vor, dass aufgrund von spekulativen Aussagen eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann? **Ist es fachlich zu vertreten, dass über rein spekulative potentielle Vorkommen geschützter Arten ein positives Gutachten erstattet werden kann?**

5. Wieso ist es in diesem Verfahren nicht erforderlich die Bestimmungen des § 34 Abs 4 Z 3 SNSchG einzuhalten? Demnach sind Anträge zu begründen und bei Tieren das **Gebiet**, den **Zeitraum**, die **Stückzahl** und die **Art des Eingriffs** zwingend nachzuweisen.

6. Die UV-GA argumentiert zu Punkt 3.2.2.4.2. Frage R 4.2 damit, dass im Projektgebiet nur kleinräumig ökologisch oder im Sinne des Artenschutzes besonders hochwertige Vorkommen, geschützte oder gefährdete Arten vorhanden sind.

Existieren im Salzburger Naturschutzgesetz und seinen Verordnungen oder in den europäischen Artenschutzrichtlinien **Bestimmungen, wonach nur kleinräumig vorhandene besonders hochwertige Vorkommen geschützter oder gefährdeter Arten anders zu beurteilen sind**, als großflächige Vorkommen der selben Arten? Sind **aus fachlicher Sicht kleinräumige besonders hochwertige Vorkommen geringer zu bewerten als großflächige Vorkommen?**

7. Decken sich die in der UVE verwendeten Begriffe „**Ausgleichsmaßnahmen**“

bzw „**Ersatzmaßnahmen**“ mit den gleichlautenden Begriffen im Salzburger NSchG?

8. Sind „Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen“ sowie „Ausgleichsmaßnahmen“ im Sinne der UVE nicht vielmehr mit klassischen Auflagen zu vergleichen? Entsprechen die „Ersatzmaßnahmen“ im Sinne der UVE nicht dem Begriff des Ausgleichs im Sinne des SNSchG?

9. Warum ist die SV nicht auf diese Einwendung eingegangen?

10. Die UVE konstatiert, dass durch Umsetzung von sogenannten „Ausgleichsmaßnahmen“ ein Großteil der Auswirkungen der Konflikte soweit abgemildert werden, sodass nur eine geringe Resterheblichkeit bleibt. **Wie kann von potentiellen Eingriffen auf eine potentielle Milderung von Auswirkungen geschlossen werden?** Wie kann die Wirksamkeit dieser Maßnahmen begründet werden – eine **Begründung fehlt** nämlich?

11. Laut UVE ist es punktuell nicht möglich mildernde Maßnahmen zu setzen – so etwa in der mit der höchsten Bewertung versehenen Angerschluft mit sehr hohem Lebensraumpotential als Horst- bzw Schlafwand. Diese höchste Bewertung wird aber in der Gesamtbewertung deshalb herabgestuft, da keine literarischen Nachweise für ein Brutvorkommen vorliegen. Eigene Erhebungen wurden dazu nicht angestellt.

Ohne eigene Erhebungen und Überprüfungen vor Ort wurde der Eingriff mit geringfügig nachteilig beurteilt? Kann dies amtssachverständig voll und ganz unterstützt und vertreten werden?

12. Die UV-GA geht in den Fragestellungen im Fragenkomplex N nicht auf Fragen zu geschützten Arten ein und verweist lediglich auf Befund und Gutachten zu Frage R 4.2, worin sich aber ebenfalls keine Bezugnahme auf die Artenschutzproblematik findet. Im UVG fehlen daher wesentliche Aussagen zu diesem Thema!

13. Laut UVG Punkt 3.6.2 Frage N2 sind nach Ansicht der UV-GA die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens ausreichend dargestellt, weshalb es

keiner Ergänzungen bedürfe. Laut Beantwortung der Frage N3 zum Stand der Technik werden die „Kenntnisse zur Datenbeschaffung“ gelobt und keine Ergänzung gefordert.

Nun räumt aber die UVE selbst im Punkt 6.5. ein, dass eine Datenfestigung erforderlich ist, um Datengrundlagen nach dem Stand der Technik sowie in Anlehnung an die RVS überhaupt vorlegen zu können.

Liegt der Stand der Technik bzw eine ausreichende Darstellung nun vor oder nicht?

14. Die UVE hat angekündigt Amphibien und Vögel im Frühjahr und Sommer 2009 an drei Terminen zu kartieren.

Wieso werden **Reptilien** und **Fledermäuse** bzw **sämtliche Säugetiere** nicht untersucht?

Bestehen seitens des Landes Salzburg dazu **Kartierungsanleitungen**?

Welchen Inhalts sind diese Anleitungen?

Liegt ein Ergebnis dieser Erhebungen nun vor und warum wurde dies noch nicht zur Einsicht aufgelegt?

Entspricht die Erhebung dem oben aufgezeigten und vom Land Salzburg geforderten **Stand der Technik**?

Ist eine **Erhebung nach bereits erfolgtem Eingriff in den Naturraum und die Habitatstrukturen**, also nach **erfolgtem Bau der Brücke** und nach **erfolgtem Verlust** der in der UVE angeführten **Lebensraumstrukturen** bzw nach bereits **erfolgter lautester und erschütterungsreichster Bauphase fachlich überhaupt noch zielführend?**

Der bemängelten, allein auf Literaturangaben basierenden Prüfung, ohne eigene Erhebungen in der Natur, wurde im Anschluss an die Erörterung des UVG dadurch versucht zu begegnen, dass die nachträglich, also bereits nach Baubeginn und damit nach Zerstörung der potentiellen Lebensräume, durchgeführten Erhebungen für die Beweissicherung übermittelt wurden. Diese beinhaltet aber bei weitem nicht alle betroffenen Tierarten und entspricht mitnichten den Kriterien, die an eine Erhebung zu stellen sind.

Schutzgut Tiere

Die im Zuge der Beweissicherung erfassten Artengruppen aus dem Schutzgut Tiere beschränken sich auf die Tierklassen der Vögel und Amphibien.

Auf Grundlage von drei Begehungen wurde eine Artenliste der festgestellten Vögel zusammengestellt. Bei den Amphibien wurde lediglich festgehalten, dass keine Nachweise erbracht werden konnten.

Die vorliegenden Erhebungen sind für eine Beurteilung absolut unzureichend.

Vögel

Die Artenliste mit 32 Vogelarten (Raben- und Nebelkrähe wurden als 1 Art gerechnet) ist sehr kurz. Unter Berücksichtigung der Gebietskenntnisse können anhand einer Zusammenstellung der Vogelarten des Gasteinertals für das Untersuchungsgebiet an die 60 Vogelarten als mögliche Arten eingestuft werden.

Die Ursache liegt wohl in der geringen Anzahl der Begehungen und der Erhebung auch zu Tageszeiten, die nur eine geringe Gesangsaktivität aufweisen (Aktivitätsphasen in frühen Morgenstunden und vor der Abenddämmerung). Auch wurde die Kartierung bereits Mitte Mai abgeschlossen.

Obwohl laut Methodik eine rationalisierte Revierkartierung durchgeführt wurde, liegen keine Angaben über Status (Brutvogel, möglicher Brutvogel, Durchzügler, etc.) oder Bestandsangaben vor. Es wurden auch keine Karten vorgelegt, in denen die Verteilung der Arten erkennbar ist. Bei den Angaben der Gefährdung ist auch die Rote Liste Salzburgs (Slotta-Bachmayr, Medicus und Stadler) zu berücksichtigen.

Amphibien

Auch wenn im eigentlichen Untersuchungsgebiet keine Laichgewässer gefunden wurden, müssen doch die artspezifischen Wanderdistanzen berücksichtigt werden. Der LUA sind beispielsweise aus dem Feuchtwiesen nördlich Bertahof Vorkommen von Gelbbauchunke aber auch Grasfrosch in den Entwässerungsgräben und Tümpeln bekannt. Diese befinden sich rund 450 bis 500m von der Bahntrasse entfernt. Grasfrösche wandern über 1000 m, Erdkröten sogar über 2000 m zwischen Winterquartier/Sommerlebensraum und Laichgewässer. Die Erfassung der Amphibienvorkommen muss daher als nicht ausreichend beurteilt werden. Der Beurteilungsraum ist daher viel zu klein

angenommen worden.

Sonstige Arten

Eine Erfassung von Reptilien oder Fledermäusen erfolgte überhaupt nicht. Diese Arten sind in Salzburg vollkommen geschützt. Teilweise unterliegen sie auch dem strengen Artenschutz der FFH-Richtlinie. Im Gebiet können als Anhang IV-Arten beispielsweise Äskulappnatter und Zauneidechse erwartet werden. Diese Reptilienarten besiedeln regelmäßig Bahndämme.

Aufgrund der massiven methodischen Unzulänglichkeiten und der Unvollständigkeit der Daten alle Tierarten betreffend konnte seitens des Beschwerdeführers keine Umweltverträglichkeit attestiert werden.

Da dem BMVIT die Koordinationsverpflichtung mit allen Behörden zukommt, um in den Einzelgenehmigungsverfahren einheitliche Auflagen und die Durchsetzung der Ergebnisse der UVP zu gewährleisten, erfolgt im Rahmen des bloß teilkonzentrierten Verfahrens vor dem BMVIT die Weichenstellung für die nachfolgenden Verfahren anderer Materien, also auch für den Naturschutz. Die Festlegungen in der UVE und dem UVG sind daher wesentlich für die Frage der Umweltverträglichkeit des Vorhabens und daher jedenfalls zwingend bereits in diesem Verfahren zu behandeln.

Der Beschwerdeführer hat daher in der mündlichen Verhandlung beantragt, es möge aufgrund der gravierenden methodischen Mängel der bisherigen Erhebungen, die jedenfalls keiner Bewilligung zugänglich sind und auch keine Aussage über die tatsächlichen Umweltauswirkungen zulassen, zumindest eine Prüfung und Erhebung der nach dem Bau noch vorhandenen geschützten Arten gemäß den einschlägigen Richtlinien und Methoden in einem erweiterten Untersuchungsraum erneut durchgeführt werden.

Nach erfolglos versuchter Entgegnung der UVE- und UVG-Gutachter präzisierte der Beschwerdeführer erneut die Unzulänglichkeiten der Gutachten, auf die keine weitere Entgegnung mehr erfolgte:

So wurde ausgeführt, dass wesentliche Standardwerke der Erhebungsmethodik inhaltlich nicht zur Anwendung gelangten:

- Land Salzburg, Kyek: Kartierungsanleitung der Herpetofauna Salzburgs
- DDA (Dachverband Deutscher Avifaunisten): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands
- RVS 04.03.13 vom 01.01.2007 Vogelschutz an Verkehrswegen

Auch Standard-Bestandsdaten wurden nicht ausreichend erhoben, so etwa:

- Land Salzburg – Vogelkundliche Berichte und Informationen – Folge 108, September 1987: Susanne Stadler und Norbert Winding – Die Vogelarten des Gasteinertals
- Rote Liste des Landes über bedrohte Tierarten

Hinsichtlich der Erheblichkeit der Eingriffswirkung wiesen FRIESE und REVITAL auf das Kriterium der Flächenhaftigkeit des Eingriffes hin und stellt dies argumentativ in den Mittelpunkt ihrer Begründung, warum keine Erheblichkeit vorliegt. Natürlich verweist sie auch auf punktuelle Eingriffe, weist diesen aber nicht dasselbe Gewicht zu wie der Flächenhaftigkeit. Dies ist insofern falsch, als auch ein kleiner punktueller Eingriff zur Bedrohung für eine ganze Population werden kann und bereits aus diesem Grund einen erheblichen Eingriff darstellen kann, der zur Versagung einer Bewilligung führt.

REVITAL wies zum Einwand des zu kleinen Untersuchungsraum bei Amphibien nur darauf hin, dass die beispielhaft angeführte Fläche Bertahof außerhalb des Untersuchungsraumes liege. Auch hier zeigt sich wieder die unumstößlich von der mitbeteiligten Projektwerberin vorgegebene enge Prämisse die von den UVE-Gutachtern einzuhalten und den UV-Gutachtern zu bestätigen war.

Nach Ansicht REVITAL bestehe lediglich eine temporäre Störung in der Bauphase, die unter der Erheblichkeitsschwelle liegt. Ohne genaue Kenntnisse über vorhandene Arten, gerade in den Bahndambereichen, lässt sich eine solche Einschätzung aber nicht seriös unterstellen.

REVITAL führte selbst an, dass das Vorkommen von Äskulapnatter, Zauneidechse, Fledermäusen etc. auch nicht vollständig ausgeschlossen werden könne. Bereits dies hätte aber aber eine Erhebung vor Ort gerechtfertigt!

Auch zur vorgenommenen nachträglichen Erhebung war festzuhalten, dass Reptilien und Säuger vollständig fehlen. Auch war der nachträglichen Erhebung und den Ergebnissen daraus zu unterstellen, dass diese naturgemäß keine

herausragenden neuen Erkenntnisse bringen konnten, zumal in der Zwischenzeit das Gelände mehrfach überarbeitet wurde, die Brücke in den Schluchtbereich hinein errichtet wurde und damit mehrjährige Störungen es nicht zulassen, gesicherte Aussagen über Vorkommen von Arten zulassen.

Zur Antwort Frage 12. war zu wiederholen, dass eine Abwertung des Habitatpotentials aufgrund der Erkenntnisse der Monitoringuntersuchungen nicht akzeptiert werden kann, da nach einer mehrjährigen intensiven Bauphase keine gesicherten Aussagen über allenfalls vorher vorkommende Arten getroffen werden kann. Vielmehr muss von einem „worst case“ ausgegangen werden.

Der nunmehr bekämpfte Bescheid, stützt sich auf die bemängelten Gutachten und geht mit keinem Wort inhaltlich auf die Einwendungen und Anträge des Beschwerdeführers ein.

j) Landschaftsbild

Auch das Thema Landschaftsbild ist beherrscht von der Frage, was denn nun eigentlich antragsgegenständlich sei: der Ersatz einer eingleisigen Strecke und ein „graziles Betonbogen-Bauwerk“ oder der Neubau einer Hochleistungsstrecke mit entsprechendem zusätzlichem Flächenverbrauch im Vergleich zu einer vor über 100 Jahren im Dampflokalzeitalter gebauten Eisenbahn.

Ausgehend von der falschen Prämisse der mitbeteiligten Projektwerberin war zumindest eine gewisse psychologische Vorbelastung vorhanden. Da der Bau des Vorhabens aber, wie bereits dargestellt, schon weitgehend abgeschlossen ist, konnte auch eine Beurteilung vor Ort stattfinden.

Der Beschwerdeführer konfrontierte daher die UV-Gutachter zunächst mit den bereits während der Bauphase mehrjährigen Auswirkungen des Landschaftsbildes in der öffentlichen Erörterung des UVG unter Vorlage von Fragen und Fotos. Diese Erörterung des UVG brachte insofern wesentlich Erkenntnisse für die Beurteilung des Landschaftsbildes, als seitens der naturschutzfachlichen ASV FRIESE ungefähr wortgleich zugestanden wurde:

„Was ich wirklich zugestehen muss und möchte ist, wenn ich wirklich auf der Baustelle stehe, bzw auf der Angertal-Straßenbrücke oder im Bereich des Bahnhofes stehe, dass ich da natürlich – da habe ich auch selber Fotos gemacht – da stehe ich in der Wüste Gobi, das ist logisch.“

Diese Aussage impliziert aber genau den Vorhalt des Beschwerdeführers bei der Erörterung des UVG, dass zumindest für die Dauer der mehrjährigen Bauzeit eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bzw des Charakters der Landschaft, etwa in Form der enormen Aushubzwischenlager und Ablagerungsflächen besteht. Diese Geländeänderungen während der Bauphase belaufen sich auf ein Ausmaß von rund 3,3 ha, welche hauptsächlich durch Aushubzwischenlager mit Höhenentwicklungen von bis zu 6 m und Sichtbarkeiten laut UVE bis zu 2-4km von der gegenüberliegenden Talflanke verursacht werden. Zusätzlich wird eine Böschung auf der Länge von 200 m in einer Tiefe von 15 m bergwärts versetzt.

Die Böschungsverlegung, jedenfalls aber die Aushubzwischenlager sind also für die Dauer der gesamten Bauarbeiten bis zur Wiederverfüllung und Modellierung des Geländes als (nicht rekultivierte) Ablagerungsflächen in der freien Landschaft erkennbar.

Die Fremdkörpereinwirkung durch Zwischenlager führe laut UVE in der Bauphase zu merklich nachteiligen Auswirkungen.

Als Zwischenergebnis war damit jedenfalls eine temporär erhebliche Beeinträchtigung über mehrere Jahre nachgewiesen und im Verfahren bestätigt worden.

Zusammenfassend argumentierte die UVE aber damit, dass keine wichtigen Sichtbeziehungen beeinträchtigt würden, weshalb keine Erheblichkeit bestünde. Das UVG schloss sich dieser Einschätzung an.

Dem wurde aber seitens des Beschwerdeführers entgegen gehalten, dass abermals die Methodik der Erhebung von Auswirkungen auf das Landschaftsbild nicht den gängigen Kriterien, insbesondere aber den von Judikatur des VwGH aufgestellten Kriterien entsprach.

Insbesondere die vom UV-Gutachter für Raumplanung KORDINA im Rahmen der Erörterung gemachte Relativierung und Konzentration auf die Standorte, die von Erholungssuchenden intensiv genutzt werden, widerspricht der Judikatur des VwGH, der zu Folge alle nur erdenklichen Standorte, auch die Vogelperspektive, zu beurteilen sind.

Auch die Einschränkung der UV-Gutachterin für Naturschutz FRIESE, wonach es mit zunehmender Entfernung an Plastizität fehle und überdies kein flächiger, sondern nur ein linearer Eingriff vorliege, beseitigt nicht das Faktum der Sichtbarkeit einer Störung im Landschaftsbild auch aus größeren Entfernungen.

Im weiteren Verfahrensverlauf legten abermals die gemeinsam vertretenen Parteien Bad Gastein, Bürgerinitiative Lebenswertes Gastein et.al. Landschaftsbildgutachten vor, die auch dem dauerhaften Eingriff nach Fertigstellung des Vorhabens erhebliche Auswirkungen im Sinne des Salzburger Naturschutzgesetzes attestierten (GA SCHLAGER Blg ./31).

Die Ergebnisse daraus sind insofern plausibel, schlüssig und nachvollziehbar, als eine Beurteilung des Vorhabens nun in Natura möglich war und auch den Beschwerdeführer dazu bewegten sich dem Ergebnis anzuschließen.

Die im UVG vorgenommene Beurteilung der neuen Angeschlucht-Brücke als „graziles Beton-Bogenbauwerk“ stammt nämlich aus der Zeit vor dem Bau der Brücke und ist heute überholt. Die Realität zeigt, dass ganz im Gegenteil die neue Brücke, obwohl hangwärts dahinterliegend, optisch dominant in den Vordergrund rückt und den historischen Altbestand überlagert. Die Beurteilung, dass das Bauwerk nicht landschaftsprägend in Erscheinung tritt ist daher ebenso überholt.

FRIESE nimmt auch nicht Bezug auf den zusätzlichen erheblichen Flächenverbrauch und die landschaftlich deutlich in Erscheinung tretenden Betonstützmauern. Das alles ist die Folge des nicht bloß eingleisigen Ersatzes der 100jährigen Eisenbahnstrecke, sondern des tatsächlichen Neubaus einer Hochleistungsstrecke mit dem entsprechenden Flächenbedarf, zusätzlichen Einbauten und erforderlichen Begleitwegen und Begleiteinrichtungen.

Ebenso fehlen saisonale Berücksichtigungen der Wirkung der Lärmschutzwände, deren Färbung im Winter eine komplett andere Wahrnehmbarkeit auslöst als in der Vegetationszeit.

Insgesamt zeigte sich das UVG daher auch in diesen Punkten unvollständig und daher im Ergebnis nicht richtig.

Eine fachliche Entgegnung dazu ist nicht erfolgt. Der beschwerdegegenständliche Bescheid geht darauf aber, wie zu den anderen Einwendungen auch, mit keinem Wort ein.

II. B E S C H W E R D E G R Ü N D E

Der beschwerdegegenständliche Bescheid ist sowohl inhaltlich als auch in Verletzung von Verfahrensvorschriften rechtswidrig.

II.1. INHALTLICHE RECHTSWIDRIGKEIT

Zu den nachfolgenden Punkten **a) bis j)** sei auf den ausführlich dargestellten Sachverhalt unter I., dort insbesondere zu den Punkten **I.13. a) bis j)** verwiesen und rechtlich dazu ergänzend ausgeführt:

a) Vorhabensbegriff, Stückelung des Gesamtvorhabens und Kumulierung

Wie im Sachverhalt belegt und nachgewiesen wurde besteht im beschwerdegegenständlichen Verfahren absolute Projektidentität zu den schon bisherigen Verfahrensgegenständen vor dem Verwaltungsgerichtshof und dessen Erkenntnissen zu den Zahlen 2005/03/0131-22 vom 12.09.2006 und 2007/03/0068 vom 03.09.2008.

Aus der sich daraus ergebenden rechtlichen Verpflichtung zur Durchführung eines UVP-Verfahrens, weil es sich bei dem Vorhaben um einen erfüllten UVP-Tatbestand handelt, hat die mitbeteiligte Projektwerberin allein die Beschreibung des Vorhabens, nicht aber die technische Ausführung, soweit geändert, dass im Verfahren ein rein fiktives Vorhaben in die UVP-Prüfung geschickt wurde: nämlich ein auf den eingleisigen Ersatz der eingleisigen alten Angerschluchtbrücke ausgerichtetes Vorhaben, das als reiner Ersatzbau keine Auswirkungen zeitigt. Auch dies wurde im Sachverhalt ausführlich dargelegt.

Tatsächlich gebaut wurde aber eine Hochleistungsstrecke mit einer Länge von 1,7 km mit den vom Beschwerdeführer aufgezeigten Umweltauswirkungen. Die inzwischen weitgehend fertiggestellten Bauwerke können heute in der Natur besichtigt werden.

Zum Vorhaben hat der VwGH in seinem Erkenntnis 2007/03/0068 vom 03.09.2008 ausgeführt:

„Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das zu beurteilende Vorhaben nach den Einreichunterlagen darauf gerichtet ist, den zweigleisigen Ausbau der Tauernbahn weiterzuführen (der technische Bericht zum geänderten Einreichprojekt spricht

etwa von der Vorgabe der "Weiterführung des zweigleisigen Ausbaus der Tauernbahn bzw Lückenschluss des zweigleisigen Ausbaus der Tauernbahn"). Auch die von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid angeführte Vorhabensbezeichnung ("zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bf. Angertal") weist darauf hin, dass sich das Vorhaben nicht allein auf den Ersatz der (bislang eingleisigen) Angerschluchtbrücke beschränkt, sondern ein zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist.

Im Hinblick auf die auch nach dem geänderten Einreichplan ausdrücklich vorgesehene Dimensionierung insbesondere des Brückenbauwerks für die Zulegung eines zweiten Gleises kann nicht zweifelhaft sein, dass das von der belangten Behörde zu beurteilende Vorhaben das - allenfalls auch erst stufenweise zu verwirklichende - gesamte Projekt des zweigleisigen Ausbaus des verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitts umfasst. Daran ändert es auch nichts, wenn die Errichtung des zweiten Gleises auf der Brücke noch nicht Gegenstand des Antrags auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung war, da die Einreichplanung auf die nach den Projektunterlagen auch vorgesehene spätere Zulegung des zweiten Gleises abgestellt ist (vgl zur Beurteilung eines Gesamtkonzepts aufgrund aktenkundiger Projektgrundlagen das hg Erkenntnis vom 7. September 2004, ZI 2003/05/0218; zur "Stückelung" zur Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G vgl das hg Erkenntnis vom 20. März 2002, ZI 2000/03/0004).“

Abgesehen von den in der UVE (nicht restlos) entfernten Hinweisen auf den Bau einer HL-Strecke zeigen die Projektidentität des Vorhabens, die im Kapitel 8 Technische Planung im Unterpunkt 8.1.1.2. Grundlagen der Planung angeführte „Richtlinie für das Entwerfen von Bahnanlagen – Hochleistungsstrecken“, die weiterhin in den Projektunterlagen vorgesehene und auf den Plänen sichtbare spätere Zulegung des zweiten Gleises auf der Brücke (im restlichen Abschnitt erfolgt die Zweigleisigkeit als HL-Strecke sofort!) und die Ausführung des Vorhabens in der Natur den wahren Projektwillen auf.

Nicht zuletzt wurde aber im Verfahren auch um eine Bewilligung nach dem Hochleistungsstrecken-Gesetz angesucht. § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz definiert wie folgt: „Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstige für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen“. Welchen Zweck hätte eine nach § 3 HIG im bekämpften Bescheid erfolgte Beurteilung, ob die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen

Eisenbahn entspricht sonst, wenn nicht auch eine HL-Strecke gebaut würde?

Auch geht die belangte Behörde auf Seite 30 des bekämpften Bescheides selbst davon aus, dass die gegenständliche Strecke auch den Erfordernissen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) zu entsprechen hat.

Es kann nicht angehen, dass ein zweimal vom VwGH als UVP-pflichtig erkanntes Vorhaben nur in seiner textlichen Beschreibung derart verändert wird, dass daraus in Wahrheit ein Vorhaben entstünde, das gar nicht UVP-pflichtig wäre, auch nicht nach der Judikatur: nämlich Ersatzbauten auf einer eingleisigen Strecke bei Belassen der Eingleisigkeit ohne Kapazitätsauswirkung. Das aber hat die mitbeteiligte Projektwerberin im UVP-Verfahren eingereicht und nicht ein Vorhaben iSd §§ 2 Abs 2 iVm § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000, also den Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke oder ihrer Teilabschnitte, wie es der VwGH in seinen Erkenntnissen feststellte und wie es die mitbeteiligte Partei bereits weitgehend gebaut hat.

Damit hat die mitbeteiligte Partei aber in voller Absicht die Judikatur des VwGH, welche sie bereits im Schreiben vom 12.09.2006 herabwürdigte, umgangen.

In rechtlicher Hinsicht kann eine solche Umgehung im Verfahren aber nur dann gelingen, wenn auch die Bewilligungsbehörde dies mitträgt. Wie bereits ausgeführt hat die belangte Behörde im Bescheid selbst auf Seite 7 das Vorhaben nur als Ersatz der alten Brücke bezeichnet. Auf Seite 25 Absatz 4 des Bescheides wird nur die Möglichkeit der Zulegung eines Streckengleises im gesamten Projektsabschnitt (1,7 km) als projektsgemäß angesehen. Auf Seite 47 Abs 2 des Bescheides wird gar nur der eingleisige Ersatz der bestehende Angerschluchtbrücke als verfahrensgegenständlich angesehen und die mitbeteiligte Projektwerberin darauf verwiesen, bei Zulegung eines zweiten Gleises „die entsprechenden Schritte nach dem UVP-G 2000“ zu setzen.

Die belangte Behörde hat weiters im Bescheid auf Seite 49 Abs 5 festgestellt, dass die Verlegung eines zweiten Gleises auf der Brücke nicht Gegenstand des Antrags sei. Das war es bisher auch nicht, wohl aber für die restliche Strecke des 1,7 km langen Abschnitts. Das ändert aber nichts daran, dass die vorgesehene Gleislage dennoch prüfrelevant im Sinne der Rechtsprechung ist.

Auf Seite 50 des Bescheides verlässt sich die belangte Behörde daher allein auf die Schlussstellungnahme der mitbeteiligten Projektwerberin, die darin beteuert, dass die Brücke ohnedies bis zu einem weiteren Ausbau eingleisig bleibe. Dass

dies unrichtig ist wurde bereits im Sachverhalt dargestellt.

Dadurch sollten basierend auf einem rechtlich völlig falschen Vorhabensbegriff die wahren Umweltauswirkungen, wie sie vom Beschwerdeführer aufgezeigt wurden, verschleiert werden.

§ 2 Abs. 2 UVP-G definiert „Vorhaben“ als die *„Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.“*

Das UVP-G geht somit von einem umfassenden Vorhabensbegriff aus. Auch § 3 Abs. 1 UVP-G bezeichnet jene in Anhang 1 UVP-G angeführten Vorhaben als UVP-pflichtig, bei denen aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Eine im wesentlichen gleiche Formulierung enthält Art. 2 Abs. 1 UVP-RL: *„Die Mitgliedsstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden“.*

Sinn und Zweck der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Konzentration der einzelnen Genehmigungsverfahren, um im Ergebnis ein umfassendes Bild der Umweltauswirkungen eines Vorhabens zu erhalten und dieses einer zentralen Beurteilung zu unterwerfen. Neben dem Ziel einer Verfahrenskonzentration ist den Gesetzesmaterialien eindeutig zu entnehmen, dass Zweck des UVP-G nicht nur eine verfahrenstechnische Vereinfachung sein soll, sondern die Möglichkeit eröffnet werden soll, aufgrund einer umfassenden Analyse eines Vorhabens ein Gesamtbild des Vorhabens zu erhalten und dieses der Entscheidung zugrunde zu legen.

Eben dieses gesetzlich geforderte Gesamtbild wurde der fachlichen Beurteilung seitens der Behörde durch die Vorlage der „angepassten“ Einreichunterlagen an die UV-Gutachter entzogen. Dies wurde im vollen Bewusstsein um die Vorgeschichte und die Judikatur dazu in Kauf genommen und rechtlich nicht bemängelt.

Die gesamte Vorgangsweise der belangten Behörde und deren rechtliche

Beurteilung des Vorhabens widerspricht daher klar, eindeutig, wissentlich und willkürlich der bisherigen Judikatur des VwGH in dieser Sache, weshalb der Bescheid aufgrund eines gesetzwidrig angenommenen Vorhabensbegriffes rechtswidrig ist.

Daneben verkennt die belangte Behörde aber auch noch weiters, dass es sich bei dem Vorhaben um einen Teil des des Gesamtvorhabens Neubau der „Tauernachse“ handelt. Wie aus einer Vielzahl an Unterlagen und Hinweisen entnommen werden kann, ist es das erklärte Ziel die Tauernachse durchgehend zweigleisig als Hochleistungsstrecke zu errichten. Wie eben bereits dargestellt ist dieses Ziel bis auf wenige Kilometer im Gasteinertal bereits erreicht. Gerade im Zusammenhang mit den Projektsbezeichnungen (2003, 2007 und 2009) ist es daher unzweifelhaft, dass es ein Gesamtvorhaben Schwarzach/St. Veit – Spittal bzw Villach gibt.

Wie im bescherdengegenständlichen Verfahren nachgewiesen werden konnte, gewinnt diese Strecke mit jedem noch so kleinen Teilstück an Leistungsfähigkeit, die sich naturgemäß auch auf alle anderen Streckenabschnitte auswirkt und auch dort Umweltauswirkungen zeitigt.

Gerade die örtliche Zerstückelung eines Projektes bzw. nur der teilweise Neubau einer Eisenbahnanlage im Wege mehrerer Teilabschnitte und die gesonderte Beurteilung im Rahmen einzelner Verfahren würde jedoch zu dem Ergebnis führen, dass das Ziel der vom UVP-G gebotenen einheitlichen Beurteilung sämtlicher Auswirkungen des Vorhabens sowie der Konzentration der Verfahren unterlaufen würde. Durch die gesonderte Beurteilung der einzelnen Teilabschnitte eines Projektes würde es vielmehr zu Verzerrungen bei der Beurteilung der Umwelteinflüsse der einzelnen Teilprojekte im Hinblick auf das Gesamtprojekt kommen.

Daher geht auch § 2 Abs. 3 UVP-G von einem gesamthaften Vorhabensbegriff aus. Daher sind im Lichte dieses gesamthaften Vorhabensbegriffes „gestückelte“ Vorhaben im Sinne des UVP-G jedenfalls dann als Einheit zu sehen, wenn es sich um aneinander anschließende Trassenabschnitte oder Teilstücke handelt.

Bereits seit Jahrzehnten wird um die Auswirkungen des Baus einer Hochleistungsstrecke im Gasteinertal gestritten. Dass die Lärmproblematik in dieser Kur- und Tourismusregion Bürger, Gemeinden und vor allem auch die Wirtschaft auf die Barrikaden treibt ist mehr als verständlich. Das Mediationsverfahren hat hier in aller Schärfe aufgezeigt, worauf es in einer so sensiblen Region ankommt: auf eine Gesamtbetrachtung von Auswirkungen in der

Taleinheit.

Sowohl die bisherigen ohne UVP erfolgten Neubauten der HL-Strecke im Gasteinertal, die höchstgerichtlich bestätigten Feststellungsverfahren wie auch das gegenständliche UVP-Verfahren zeigen aber auf, dass diese Gesamtschau tunlichst vermieden werden soll. Dahinter stehen die unabrückbaren Pfründe des lärmhygienisch längst überholten Schienenbonus, das Zusammenspiel von ÖBB und BMVIT mit der Selbstgenehmigung staatseigener Schienenprojekte, die verfahrensrechtliche Bevorzugung durch Ausschaltung materiellrechtlich befugter Prüfinstanzen (Umweltsenat), etc.

Betrachtet man allerdings die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes, so wird aus den gebetsmühlenartigen Wiederholungen des GH sehr schnell klar, was im Sinne der Richtlinie gerade nicht passieren darf: eine Aufsplitterung von Projekten und der damit einhergehenden fehlenden Zusammenschau des Ganzen.

Bereits das Urteil Kommission gegen Spanien C-227/01 wandte sich entschieden gegen die Auffassung, durch Aufsplitterung nicht nur Teilprojekte, sondern auch das Projekt als Ganzes den Vorschriften der Richtlinie zu entziehen.

Die Probleme bei in verschiedene Zeitabschnitte aufgegliederten Projekten sind in den Urteilen Wells C-201/02, Kommission/Vereinigtes Königreich C-508/03 und Barker C-290/03 behandelt worden, in denen der Gerichtshof die Notwendigkeit wiederholt hat, sie als Ganzes zu prüfen. Die Rechtsprechung hat darin bestätigt, dass die UVP umfassenden Charakter haben muss, damit sie all jene Aspekte des Projekts einbezieht, die noch nicht geprüft worden sind bzw. eine erneute Prüfung erfordern. Alles in allem muss die durch die Richtlinie 85/337 gebotene Überwachung umfassend sein, und die verschiedenen bürokratischen Abschnitte eines Projekts dürfen die Verfolgung ihrer Ziele nicht beeinträchtigen.

Ein weiteres Beispiel einer umfassenden Sichtweise und Prüfkompetenz stellt das Urteil Abraham u.a. C-2/07 dar, in dem kargestellt wurde, dass nicht nur Einzelteile eines Gesamtvorhabens zu prüfen sind, sondern deren Gesamtschau.

Im Verfahren C-205/08 fasst der Generalanwalt zusammen:

„Die erwähnten Urteile spiegeln den Willen wider, zu verhindern, dass die Aufteilung eines Projekts die Verpflichtung zur Durchführung einer UVP berühren könnte. Mittels einer umfassenden Bewertung der Vorhaben gelangen sie zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen auf die Umwelt ein Phänomen sind, das sich nicht in Länge, Produktionsniveau und Lagerkapazität messen lässt. In der Rechtssache Ecologistas en Acción-CODA hat der Gerichtshof wiederholt, dass „das Ziel der... Richtlinie [85/337] nicht durch die Aufsplitterung eines Projekts umgangen werden [darf], und die Nichtberücksichtigung der kumulativen Wirkung mehrerer Projekte darf in der Praxis nicht zur Folge haben, dass die Projekte

insgesamt der Verpflichtung zur UVP entzogen werden, obwohl sie zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt... haben können“.

Genau das aber war die Strategie in diesem und etwaigen künftigen Verfahren: Die fachlich mangelhafte und mit möglichst geringem Aufwand verbundene Durchführung von „Mini- bzw Pseudo-UVP´s“, die an dem von der Richtlinie und der Judikatur geforderten Kern der Gesamtschau eines Vorhabens insgesamt völlig vorbeigehen und in der Summe ihrer Einzelteile eine Schein-Umweltverträglichkeit vorgaukeln. Die in der Vergangenheit wie auch heute praktizierte Vorgangsweise kommt einem Ausschluss der UVP für das Gesamtvorhaben – welches insbesondere aufgrund der besonderen geographischen, topographischen, meteorologischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für die gesamte Talschaft als Ganzes zu untersuchen ist – gleich. Die fehlende Untersuchung kumulativer Auswirkungen mit den bereits – ohne UVP erfolgten – Neubauten der HL-Strecke im Gasteinertal zeigt diese enge Sichtweise deutlichst auf. Auch für weitere kleine Neubauabschnitte wurde für die Zukunft mit der UVP-G Novelle 2009 bereits vorgesorgt: eine neue „lex Gasteinertal“ sorgt für Erleichterung durch ein vereinfachtes Verfahren ohne Bürgerbeteiligung (sieht man vom Recht auf Akteneinsicht ab).

Diese Vorgangsweise widerspricht aber den Grundsätzen und Zielsetzungen der UVP-RL in diametraler Form und ist daher europarechtswidrig.

Die Konsequenz daraus ist eine verkürzte Sichtweise aller Fachbereiche im Verfahren und damit zusammenhängend falsche Ergebnisse in der Beurteilung der Umweltverträglichkeit aufgrund der falschen, weil europarechtswidrig von der UVP-Behörde vorgegebenen Prämisse.

Wie bereits im Sachverhalt angemerkt wurde, ist das ursprünglich im Jahre 2003 eingereichte Projekt aber offensichtlich genau aus dem Grund der Umgehung einer UVP-Pflicht gestückelt worden, wenn in Ausfertigung B Einlagezahl 1.1.1. darauf Bezug genommen wird, dass das Bauvorhaben ausgehend von der damaligen Gesetzeslage *„aufgrund der zu großen Lageabweichungen von der Bestandsstrecke (mehr als 100 m im Abschnitt „Schlossalmtunnel“) in die Abschnitte „Schlossalmtunnel“ und „Angerschluchtbrücke / Hst. Angertal“ aufgeteilt wurde“.*

Der Verfassungsgerichtshof geht in seiner Judikatur davon aus, dass im Lichte

eines gesamthaften Vorhabensbegriffes gestückelte Trassenverordnungen in Verbindung mit § 3 Abs. 1 UVP-G als Einheit angesehen werden müssen, die jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Kriterium für die vorzunehmende Gesamtbewertung ist jedenfalls die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens. Umgekehrt fehlt es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung, wenn der Grund für die Aufteilung, und insofern der „Stückelung“ einer Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist (VfGH vom 28.6.2001, Zl. V 51/00).

Aus der Summe dieser Gesichtspunkte ergibt sich, dass der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken in seiner Gesamtheit jedenfalls UVP-pflichtig ist.

Das Projekt „Neubau der Tauernbahn“ ist als ein Gesamtprojekt zu behandeln, dessen technische und umweltverträgliche Machbarkeit nur für dieses Gesamtprojekt beurteilt werden kann. Eine Trassenplanung ist nur dann sachgerecht, wenn sie für eine durchgehende Trasse mit rational nachvollziehbaren Anfangs- und Endpunkten erfolgt, die garantieren, daß die anstehenden Sachfragen verfahrensrechtlich als Einheit beurteilt werden. Nur so kann das Gebot zur Einbeziehung von Wechselwirkungen und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens und die Pflicht zum umfassenden Trassenvergleich beachtet werden. In einem Landschaftsraum wie dem Gasteiner Tal, das unbestritten eine geographische Einheit bildet, in dem Blick- und Hörkontakt zwischen den Gemeinden besteht, es zusammenhängende Wanderwege und eine gemeinsame Fremdenverkehrswerbung gibt, können all diese Auswirkungen nur bei einer Beurteilung der gesamten Trasse durch das Tal erkannt und berücksichtigt werden.

Wenn die belangte Behörde auf Seite 50 des bekämpften Bescheides bei der Beurteilung der Sachlichkeit einer Stückelung sich aber nur auf die vage Aussage der mitbeteiligten Partei verlässt, wonach dieingleisigkeit auf der Brücke noch 20 Jahre erhalten bleibe, weil ein „Schlossalmtunnel“ erst dann gebaut werden könne und aus diesem Grund einen sachlichen Zusammenhang verneint, handelt sie in Verkennung der dargestellten Rechtslage.

Noch einmal: das derzeit größte Hindernis auf der Tauernbahnstrecke (30 km/h Langsamfahrstelle) wird mit dem Neubau der Angerschluchtbrücke beseitigt. Für anschließende Streckenteile gibt es Planungen zu neuen Gleislagen. Die Leistungsfähigkeit wird sukzessive verbessert, so auch mit dem gegenständlichen Teilstück der Tauernbahn. Als Teilprojekt des Gesamtvorhabens Neubau der Tauernbahn ist es daher unerheblich, ob und wann im Anschluss an dieses Vorhaben ein Tunnel oder eine andere Gleislage realisiert wird. Als Teilprojekt des

Gesamtvorhabens ist dieses nicht für sich alleine zu betrachten, sondern vor allem im Gesamtzusammenhang.

Offensichtlich stützt sich die belangte Behörde bei dieser Vorhabensbeurteilung allein auf die Aussagen des auf Seite 28 wiedergegebenen § 31a-Gutachtens, wonach das Projekt in sich abgeschlossen und für sich alleine verkehrswirksam sei. Sie verkennt dabei aber die Rechtslage insofern, als diese Aussage nur für den engen Betrachtungsraum des eisenbahnrechtlichen Verfahrens erforderlich ist, während der Vorhabensbegriff des UVP-G ein umfassender ist und über den Tellerrand hinauszuschauen hat.

Zusammengefasst ist daher der belangte Bescheid auch deshalb rechtswidrig, da die belangte Behörde den Vorhabensbegriff des Gesamtvorhabens völlig verkannt hat. Der beschwerdegegenständliche Teilabschnitt der Tauernbahn ist Teil des Gesamtvorhabens Neubau der Tauernbahn zwischen Schwarzach/St. Veit – Spittal bzw Villach und stellt damit eine Stückelung des Vorhabens dar.

Daraus folgt, dass auch eine kumulierende Betrachtungsweise rechtlich geboten gewesen wäre. Die belangte Behörde hat dies aber mit dem lapidaren Hinweis, wonach kein Lückenschluss stattfindet, also kein Teilstück unmittelbar anschließen, verneint (Bescheid Seite 49).

Besonders hilfreich ist, dass die Behörde im Folgenden auf Seite 51 auch noch definiert, was sie in diesem Zusammenhang unter einem Lückenschluss versteht:

„Bei Linienvorhaben ist weiters zu berücksichtigen, dass durch den Neu- bzw. Ausbau im Regelfall vorhandene Widerstände abgebaut werden (z. B. durch Lückenschluss) und somit zusätzlicher Verkehr zwischen hochrangigen Knoten produziert wird bzw. weitreichende Verkehrsverlagerungen erfolgen. Der Untersuchungsraum ist in diesem Fall derart abzustecken, dass diese Verkehrsverlagerungen sowie Verkehrsveränderungen abgebildet werden können.“

Die belangte Behörde bestätigt damit aber selbst indirekt, was im Verfahren hinreichend nachgewiesen werden konnte: Durch den Neubau des Abschnittes erfolgt ein Abbau des größten vorliegenden Widerstands auf der Strecke und damit eine Steigerung der Leistungsfähigkeit, welcher sich naturgemäß auch auf den übrigen Streckenteilen, in seinen Lärmauswirkungen insbesondere auf Bad Gastein auswirkt.

Würde man die Sichtweise der Behörde vertreten, so ließe sich auf diese Art und

Weise eine HL-Strecke immer in Etappen realisieren, ohne je den Gesamtzusammenhang und die gemeinsamen Auswirkungen prüfen zu müssen. Dies widerspricht aber den Zielsetzungen des UVP-G und der UVP-RL. Die Gesamtstrecke ist ein Vorhaben das in Teilstücken ausgeführt wird. Jede Änderung auf einem Teilstück zeitigt Auswirkungen auf den anderen! Es werden Widerstände iSd der Definition der Behörde abgebaut. Eine kumulierende Betrachtung ist daher zwingend erforderlich! Das Herausgreifen einzelner Zitate aus dem GA SCHWANHÄUSSER durch die belangte Behörde zur eigenen Untermauerung ist plump und völlig aus dem Zusammenhang gerissen, vor allem da SCHWANHÄUSSER ja in erster Linie die gegebene Steigerung der Leistungsfähigkeit des Vorhabens nachweist.

Ausgehend von dem ausreichend dargestellten umfassenden Vorhabensbegriff hätten daher auch die kumulierenden Auswirkungen des Vorhabens auf den anderen Streckenteilen, im besonderen aber in dem eine Einheit bildenden besonders lärmsensiblen Gasteinertal geprüft werden müssen (siehe Lercher I-III). Dass dafür kein „unmittelbarer Anschluss“ eines innerhalb der letzten 10 Jahre frei gegebenen Teilstücks erforderlich ist ergibt sich bereits aus dem richtlinienkonform auszulegenden Vorhabensbegriff. Wäre es doch sachlich nicht zu rechtfertigen, dass Teilstücke eines Gesamtvorhabens nur dann einer Kumulierungsprüfung unterzogen werden, wenn sie nahtlos anschließen, andere Teilstücke aber ungeprüft blieben. Die Kumulierungsbestimmung des § 23 b UVP-G ist daher nicht richtlinienkonform umgesetzt. Im Sinne einer durch die Richtlinie geforderten Gesamtbetrachtung und einer richtlinienkonformen Auslegung dieser Bestimmung müssen zur wahren Ermittlung der Umweltauswirkungen zumindest alle in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücke auf ihre Kumulationswirkung mit dem gegenständlichen Vorhaben überprüft werden (Siehe unvollständige Liste im Sachverhalt und I.2).

Der bekämpfte Bescheid ist daher auch deshalb rechtswidrig ergangen, da die belangte Behörde in Verkennung der Rechtslage und ohne die gebotene richtlinienkonforme Auslegung des UVP-G nicht die kumulativen Wirkungen mit anderen Teilstücken des Gesamtvorhabens geprüft hat.

b) Untersuchungsrahmen

Da es sich beim Vorhabensbegriff um einen Rechtsbegriff handelt und die belangte Behörde diesen im Einvernehmen mit der mitbeteiligten Projektwerberin

rechtswidrig kritiklos zur Kenntnis nahm, ist davon auszugehen, dass die belangte Behörde – zur richtigen Abgrenzung des Vorhabens und damit im Zusammenhang des Untersuchungsrahmens – in die Erstellung des von ihr genannten Prüfbuches mit eingebunden war (Bescheid Seite 13). Handelt sich dabei doch um die Vorlage der für die Umweltverträglichkeit relevanten Fragen, Punkte und Vorgaben an die von der Behörde selbst bestellten Umweltverträglichkeits-Gutachter (UV-GA).

Damit hat die Behörde aber bereits vor der gesetzlich geforderten Prüfung der Umweltverträglichkeit den Prüfraumen auf rechtswidrige, nicht dem wahren Vorhabensbegriff entsprechende Weise festgelegt, weshalb der Bescheid insbesondere auch aus dem Grunde der Festlegung eines falschen Untersuchungsrahmens rechtswidrig ist.

Die belangte Behörde hält im Bescheid auf Seite 14 fest, dass die Unterlagen bzw. das Vorhaben von den UV-GA im Hinblick auf seine Auswirkungen in einer umfassenden integrativen Gesamtschau geprüft worden seien. Wenn aber zuvor eine Vollständigkeit der Einreichunterlagen aufgrund der Vorgaben eines Prüfbuches der Behörde festgestellt worden war, wie könnte es dann noch sachverständige Bedenken gegen eine Vollständigkeit des Vorhabensbegriffes oder bestimmter Untersuchungen geben?

Aus dem falschen Vorhabensbegriff leitet die Behörde auf Seite 51 des Bescheides die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ab. Sie geht dabei von den falschen Kapazitätswerten des § 31a-GA aus (alles bleibt gleich, auch eingleisig), deshalb könne sich in den angrenzenden Abschnitten auch nichts ändern, es gehe daher nur um das Baulos, das zur Gänze auf dem Gebiet der Gemeinde Bad Hofgastein liegt. Bad Gastein werde nicht berührt. Diese Auffassung wurde aber eindeutig im Sachverhalt widerlegt und die Unzulänglichkeiten der Kapazitätswerten (Verschleierung, Behauptungen) sowie der sich daraus ergebenden erheblichen Umweltauswirkungen durch Lärm aufgezeigt.

Eine umfassende fachliche Auseinandersetzung im Sinne einer integrativen Gesamtschau mit dem Vorhaben hat daher allenfalls auf Basis der Vorgaben und der UVE stattgefunden, mitnichten aber mit dem wahren Vorhaben oder auf Basis der Einwendungen.

c) Die Leistungsfähigkeit

Noch einmal wird den von der belangten Behörde angeführten und vom

Beschwerdeführer widerlegten Kapazitätswahlen entschieden widersprochen. Denn nach wie vor ist nicht bekannt, auf welcher Grundlage diese Zahlen ermittelt wurden und wie hoch der tatsächliche derzeitige Bestand an Zügen/Tag ist. Die im Verfahren am Rande getätigte Aussage, dass weitere Erhebungen noch liefen, blieb bei einer Behauptung ohne weitere Ergebnisse. Auch die Behauptung der mitbeteiligten Partei in der mündlichen Verhandlung, dass die Kapazitätswachse aus der Linienverbesserung durch den Rückbau des dritten Gleises im Bahnhof Angertal kompensiert würden ist falsch: dieses dritte Gleis ist nur ein Abstellgleis! Die mitbeteiligte Partei bestätigt damit aber zumindest die Wirksamkeit der Linienverbesserung laut GA SCHWANHÄUSSER!

Hätte die Behörde die von SCHWANHÄUSSER nachgewiesenen Zahlen der Leistungsfähigkeit des Vorhabens berücksichtigt, wäre sie bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen des Vorhabens, insbesondere der medizinischen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen, zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umweltauswirkungen viel weiter reichen, als in der UVE angenommen, zusätzliche Minderungsmaßnahmen erforderlich sind oder gar eine Abweisung des Antrages notwendig ist. Durch die Annahme des falschen Vorhabensbegriffes und der kritiklosen Übernahme der Zahlen der UVE ist der Bescheid aber rechtswidrig.

Daneben sind die in der UVE angeführten Kapazitätswahlen aber auch deshalb rechtswidrig, da diese laut UVE ON 1801 S 11. eine sogenannte EU-Reserve von 50 Zügen beinhalten. Diese fiktive Anzahl an Zügen wurde zu Unrecht in Ansatz gebracht, da die dafür zugrunde liegende Regelung aus dem EU-Beitrittsvertrag inzwischen rechtlich überholt ist.

Nach Art. 6 des Protokolls Nr. 9 zum Beitrittsvertrag Österreichs zur Europäischen Union werden *„die Gemeinschaft und die betroffenen Mitgliedstaaten ... sich nach besten Kräften bemühen, die in Anhang 3 genannte zusätzliche Bahnkapazität zu entwickeln und zu nutzen“*. Im Anhang 3 zu Art. 6 des Protokolls ist die Kapazitätsreserve für die „Tauernachse“ mit 50 Zügen pro Tag angegeben. Diese zusätzliche Kapazität ist kurzfristig, d. h. bis 1996 zur Verfügung zu stellen.

Im Verfahren wurde nachgewiesen, dass alleine die EU-Reserve die angegebenen Bestandslärmwerte um rund 4 dB erhöht haben. Durch diese bereits im Sachverhalt erläuterte Erhöhung der Bestandslärmwerte und der niedrigeren Kapazitätsprognose können zusätzliche Lärm-Auswirkungen rechnerisch erheblich begrenzt und so Auswirkungen auf den Menschen kaschiert werden, was wiederum rechtswidrig zur Genehmigungsfähigkeit anhand der Kriterien des § 24f UVP-G führte.

Inzwischen sind die europäischen Rechtsvorschriften für Eisenbahnen aber längst im österreichischen EisbG umgesetzt und findet sich dort nun keine zahlenmäßige

Festlegung von Zügen mehr.

Die dem Bescheid zugrunde liegenden Kapazitätswerte sind daher auch aus diesem Grund rechtswidrig.

Die belangte Behörde setzt sich auch in keiner Weise mit den seitens des Beschwerdeführers vorgelegten Beweisen auseinander, sondern beschränkt sich allein auf eine Wiedergabe der Stellungnahme OSTERMANN vom 22.10.2009 im Bescheid auf Seite 47, die postwendend von SCHWANHÄUSSER im GA 3 Blg ./26 widerlegt wurde.

Dabei geht es darum, ob auf der bestehenden Angerschluftbrücke eine Langsamfahrstelle mit 30 km/h als Rechtsbestand zu werten ist oder ob nicht ein Konsens von 70 bzw 80 km/h vorliegt. Dies ist insofern von enormer Wichtigkeit, als davon die Darstellung des Bestands der Umweltauswirkungen abhängt.

Nach den Unterlagen des Mediationsverfahrens besteht diese Langsamfahrstelle bereits seit 1999 (siehe auch Blg ./25). Erhärtet wurde dieser Nachweis durch das Gutachten SCHWANHÄUSSER 4 Blg ./38, wonach sowohl über eigene Messungen, als auch über Auswertungen von Angaben in der UVE selbst diese Geschwindigkeit nachgewiesen werden konnte. Diese vorübergehende Maßnahme besteht daher jedenfalls bereits seit über 10 Jahren und bestimmt vor allem in seinen Lärm-Auswirkungen das ortsübliche Erscheinungsbild der Tauernbahn im Bestand. Außer mit bloßen Behauptungen blieb das Gegenbringen gänzlich unbelegt, die mitbeteiligte Projektwerberin hat dazu keinen einzigen Beweis vorgelegt.

Die belangte Behörde ist sich offenbar selbst nicht im klaren über den Bestand, wenn sie einmal auf Seite 46 das UVG zitiert (30 km/h) und dann wieder auf Seite 48 auf OSTERMANN (50 km/h) zurückgreift, um auf Seite 47 auf einen angeblich gültigen Konsens von 70 bzw 80 km/h zurückzugreifen. Was nun? 70 oder 80 km/h?

Dies ist rechtlich völlig belanglos: denn es gibt gar keinen bestehenden Konsens für den Neubau einer HL-Strecke, dieser ist erst zu erwirken. Folglich kann es auch keinen übertragbaren Konsens geben, wie die belangte Behörde rechtswidrig annimmt. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass für die Ermittlung einer zusätzlichen Lärmbelastung nur vom tatsächlichen Bestand ausgegangen werden kann und es sich bei der Langsamfahrstelle nicht um eine sachverständige, sondern um Rechtsfrage handelt.

Doch selbst wenn ein Rechtsbestand für höhere Geschwindigkeiten vorliegt

sollte, so ist dieser insofern nicht mehr beachtlich, als für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Lärm bzw der Lärmbelästigung im Sinne der Genehmigungskriterien des § 24 f UVP-G maßgeblich ist, dass jedenfalls nachgewiesenermaßen seit mindestens 10 Jahren ein niedrigerer Lärmpegel real existiert und damit von der Bevölkerung nicht mehr als vorübergehend, sondern durch langandauernde Übung und Gewöhnung als ortsüblich einzustufen ist. Es wäre vor allem für die medizinische Beurteilung der Lärmauswirkungen völlig unsachlich und ergebnisverfälschend, wenn nach so langer Zeit von fiktiven nicht vorhandenen Werten ausgegangen werden müsste.

Die belangte Behörde ist daher rechtswidrig vom Vorliegen eines überdies nicht näher definierten oder gar nachgewiesenen Bestands eines höheren Konsenses für die Langsamfahrstelle von tatsächlich 30 km/h auf der Angerschluhtbrücke ausgegangen.

d) Umgebungslärm und Strategische Prüfung Verkehr

Die belangte Behörde stellt im Bescheid auf Seite 45 fest, dass durch das Vorhaben keine Netzveränderung erfolge, da die Tauernbahn durch die VO BGBl. 370/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Die Genehmigung gemäß § 3 Abs 2 HIG diene nur der Sicherstellung des Trassenverlaufs.

Dies wird als rechtswidrig bestritten:

Bei der VO BGBl. 370/1989 handelt es sich um eine Verordnung gemäß § 1 HIG.

Gemäß § 2 Abs 1 SP-V-G bedeutet „Netzveränderung“ jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes.

Gemäß § 3 Abs 1 Z 1 b SP-V-G sind einer Strategischen Umweltprüfung auch die Änderungen von Verordnungen gemäß § 1 HIG.

§ 3 Abs. 2 HIG bestimmt: „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.“

Derzeit liegt zwar eine Verordnung der Strecke zur Hochleistungsstrecke vor, eine

Umsetzung dessen fehlt aber gegenständlich noch und bedarf einer gesonderten Bewilligung. Diese wird im UVP-Verfahren gemäß § 3 Abs 2 HIG erteilt. Erst mit dieser und der UVP-Bewilligung wird aber die tatsächlich wirksame Netzveränderung von der vormals eingleisigen zur Hochleistungsstrecke erst umgesetzt. Da damit aber auch ein geänderter Trassenverlauf im Vergleich zum Bestand verbunden ist, für den die Verordnung gemäß § 1 HIG erlassen wurde, muss in Abweichung dieser VO der Trassenverlauf mittels Bescheid sichergestellt werden. Insofern erfolgt aber eine inhaltliche Abänderung der Verordnung, die gemäß der Bestimmungen des SP-V-G die Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung auslöst.

Daneben ist rechtlich erwiesen, dass die von der mitbeteiligten Partei angegebenen Kapazitätswerte falsch sind, da ansonsten eine Nennung der Strecke im Rahmen der Strategischen Lärmkarten und der darauf aufbauenden verpflichtend zu erstellenden Aktionspläne gegen Umgebungslärm rechtlich geboten gewesen wäre.

Auch diesfalls hat die belangte Behörde den Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet.

e) Die Lärmbelastung

Auch den von der Behörde in ihrer Entscheidung zugrunde gelegten Lärmwerten wird hier nochmals entschieden entgegengetreten, da diese auf dem rechtswidrigen Verständnis des angewandten Vorhabensbegriffes beruhen. Sie sind insbesondere aber auch deshalb rechtswidrig, weil es sich dabei um errechnete Werte auf Basis der wegen Einbeziehung einer EU-Reserve ebenso rechtswidrigen Kapazitätsangaben handelt. Laut QUIRCHMAYR und BVFS Blg ./28 und ./27 liegen die rechtswidrig ermittelten Werte mit EU-Reserve um 4,2 dB im Bestand höher als real.

Hätte die Behörde die vom Beschwerdeführer nachgewiesenen Lärmdaten berücksichtigt, wäre sie zu dem Schluss gekommen, dass eine Umweltverträglichkeit ohne massive zusätzliche Maßnahmen, vor allem in den Kurorten, nicht zu erreichen ist, weshalb der Bescheid auch aus diesem Grund rechtswidrig ist.

Überdies ist es völlig unsachlich Lärmberechnungen aufgrund fiktiver Kapazitätswerte und angeblich konsensgemäßer Geschwindigkeiten anzustellen, da daraus nur verfälschte Ergebnisse bei der Beurteilung der Auswirkungen des Lärms auf den Menschen hervorkommen können.

Vielmehr ist der IST-Bestand vor Ort zu messen und die Veränderung nach Verwirklichung des Vorhabens daran zu messen – eben dazu dient eine UVP und legen

die gesetzlichen Bestimmungen diese Vorgangsweise implizit fest. Die Verwirklichung des Vorhabens kann aber nur das wahre, im Verfahren nachgewiesene Vorhaben, dessen kumulierende Wirkung mit anderen Teilabschnitten sowie der Vollausbau der Tauernachse, zumindest aber der räumliche begrenzte Talraum des Gasteinertales sein.

Daneben ist es rechtswidrig jene Flächen von einer UVP auszunehmen, die nachweislich durch die Bahnstrecke betroffen und durch das Vorhaben zusätzlich belastet werden: so etwa das Ortszentrum von Bad Gastein oder die im Sachverhalt dargestellten Messpunkte NMP5 bzw NMP7. Nur so war es möglich eine Umweltverträglichkeit zu erreichen.

Damit ist klar gestellt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f UVP-Gar nicht vorliegen können und der Bescheid daher rechtswidrig ergangen ist.

Abgesehen davon wird als rechtlich erheblicher Mangel die fehlende Berücksichtigung bestehender und zu berücksichtigender Lärmgrenzwerte eingewandt. Während für alle möglichen anderen Bereiche „empfehlende“ Ö-Normen und Richtlinien bei den anzuwendenden Bestimmungen im UVG angeführt wurden, fehlen für den Bereich, wo es um die Sensibilität von Lärm-Auswirkungen auf den Menschen geht sämtliche Angaben wie etwa zu den WHO (Night Noise) Guidelines, der ÖAL-RL 32 oder der Önorm S5021. Die belangte Behörde verweist im Bescheid auf Seite 55 nur lapidar darauf, dass es sich lediglich um empfehlenden Charakter besitzenden Richtlinien handle. Sie unterlässt es aber, angesichts anderer aufgeführter nur Empfehlungscharakter besitzende Richtlinien, dafür eine sachliche Begründung anzuführen, was ausdrücklich auch als Verfahrensmangel geltend gemacht wird.

f) Lärmschutz

Das hier gegenständliche Vorhaben des Neubaus der Tauernbahn als Hochleistungsstrecke erfordert es einen umfassenden und wirksamen aktiven Schallschutz vorzusehen. Dies hat auch das Umweltministerium zur UVE gefordert. Dies betrifft im Sinne einer gesamthaften Betrachtung nicht nur den eingereichten Streckenabschnitt, sondern auch darüber hinausgehend die sonst betroffenen Abschnitte, zumindest im Gasteinertal.

Die belangte Behörde zitiert diesbezüglich im Bescheid auf Seite 49 aber nur ein Erkenntnis des VfGH, dessen Wortlaut zu entnehmen ist, dass es sich nur auf eine Trassenverordnung bezieht. Demnach dürften Schallschutzmaßnahmen erst im späteren Betrieb rechtlich verpflichtend vorgeschrieben werden.

Im beschwerdegegenständlichen Verfahren ging es aber ja geradezu nicht um die Erlassung einer Trassenverordnung, sondern vielmehr um die Genehmigung einer betriebsfertigen Strecke. Wann wenn nicht jetzt, müssen Schallschutzmaßnahmen geplant und ergriffen werden? Erst recht müssen diese dort eingesetzt werden, wo aufgrund der Auswirkungen des Vorhabens gesundheitliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dies wurde beispielsweise für Bad Gastein aber nachgewiesen.

Die Rechtsansicht der Behörde dazu ist daher verfehlt.

g) Lärmbelastung und Kurorte

Wie bereits angeführt hat die Behörde die einschlägigen Lärmgrenzwerte der ÖAL-RL 32 und der ÖNorm S5021 sachlich nicht gerechtfertigt nicht berücksichtigt. Daneben hat sie es aber auch unterlassen sich mit dem Bestimmungen des Salzburger Heilvorkommen und Kurorte Gesetz – HKG 1997 auseinanderzusetzen. Es wurde weder in der UVE noch im UVG – formell oder materiell – als mit zu berücksichtigende Norm aufgeführt.

Zumindest im UVG zum Thema Raumplanung findet sich ein Hinweis auf dessen Existenz, jedoch ohne weitere inhaltlich Bezugnahme.

Bereits im Mediationsverfahren wurde nachgewiesen, dass die Lärmgrenzwerte der Kurorte auch im eisenbahnbehördlichen Verfahren zu berücksichtigen und durchsetzbar sind (vgl. „Grüne Kiste“ G 7.2. Rechtsgutachten Univ.Prof. Heinz Mayer). Dies hat die belangte Behörde aber wissentlich nicht berücksichtigt.

Dabei hat doch die öffentliche Erörterung des UVG wesentliche neue Erkenntnisse gebracht, als seitens der UV-GA FRIESE ungefähr wortgleich zugestanden wurde:

„Was ich wirklich zugestehen muss und möchte ist, wenn ich wirklich auf der Baustelle stehe, bzw auf der Angertal-Straßenbrücke oder im Bereich des Bahnhofes stehe, dass ich da natürlich – da habe ich auch selber Fotos gemacht – da stehe ich in der Wüste Gobi, das ist logisch.“

Diese Aussage bestätigte aber genau den Vorhalt des Beschwerdeführers bei der Erörterung des UVG, dass zumindest für die Dauer der mehrjährigen Bauzeit eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bzw des Charakters der Landschaft, etwa in Form der enormen Aushubzwischenlager und Ablagerungsflächen besteht.

Daneben wurde im Sachverhalt auch bereits dargestellt, dass neben den temporär erheblichen Auswirkungen auch auf Dauer erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild verbleiben.

Diese Beurteilung hat aber ihre Konsequenzen im oben angeführten Kurortegesetz, dessen § 23 als lex specialis zum Salzburger Naturschutzgesetz bestimmt:

„Eine Bewilligung unter Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen (§ 51 NSchG) ist nicht zulässig, wenn das Vorhaben die sich insbesondere aus den §§ 13 Abs 4 und 14 Abs 2 und 3 ergebenden Voraussetzungen für die Anerkennung als Kurort erheblich beeinträchtigt.“

Nun ist es ein wesentliches Element eines Kurortes, dass kranke und leidende Menschen Ruhe und Erholung finden. Dazu wurden seitens der Salzburger Landesregierung auch verbindliche Kriterien erstellt, welche erfüllt sein müssen, um als Kurort gelten zu dürfen. Darin heißt es im Punkt 3.1.:

„Die für Kurgelände laut ÖAL-Richtlinie Nr. 32 (Lärmschutz in Kur- und Erholungsorten, Anforderungen und Maßnahmen) festgelegten Richt- bzw. Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten.“ (Siehe Stellungnahme N-02 des Verfahrens).

Diese Werte finden sich ebenso in der ÖNORM S5021. Wiederum: bedenklich und entscheidungserheblich ist, dass weder UVE noch UVG die ÖAL-RL oder ÖNORM als anzuwendende Grundlagen anführen oder darauf Bezug nehmen, während andere Normen und Richtlinien sehr wohl aufgenommen wurden. Eine sachliche Rechtfertigung dafür ist jedenfalls nicht erkennbar, weshalb diesem Vorgang Willkür zu unterstellen ist.

Ausgehend von der festgestellten Erheblichkeit des Eingriffs ist eine naturschutzbehördliche Bewilligung nämlich nur über die Ausgleichsregelung des § 51 NSchG möglich. Anhand der Bestimmungen des § 23 HKG aber auch nur dann, wenn die Voraussetzungen für die Anerkennung als Kurort nicht erheblich beeinträchtigt werden.

§ 23 Abs 1 HKG bestimmt:

„Bei der Anwendung der §§ 18 Abs 2, 24 Abs 5 und 25 Abs 3 des Salzburger Naturschutzgesetzes 1999 (NSchG) ist Bewilligungsvoraussetzung im Kurbezirk auch der Schutz des Erholungswertes des Kurbezirkes vor erheblichen Verunreinigungen von Luft oder Wasser, Lärm, Erschütterung oder sonstigen Einflüssen und kommt im Fall einer Interessensabwägung gemäß § 3 Abs 3 NSchG im Kurbezirk diesem Schutz sowie dem Schutz des Landschaftsbildes, des Charakters der Landschaft, des Naturhaushaltes oder des Wertes der Landschaft für die Erholung vor erheblichen Beeinträchtigungen der Vorrang zu.“

Eine Bewilligung unter Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen (§ 51 NSchG) ist nicht zulässig, wenn das Vorhaben die sich insbesondere aus den §§ 13 Abs 4 und 14 Abs 2 und 3 ergebenden Voraussetzungen für die Anerkennung als Kurort erheblich beeinträchtigt.“

In Zusammenschau mit der Pflicht zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte für Kurorte einerseits und der im Verfahren angewandten Lärmgrenzwerte der SchIV konnte eine Vereinbarkeit nicht nachgewiesen werden, ja ist durch die erhöhten Lärmgrenzwerte sogar zu befürchten, dass damit eine Aberkennung des Kurortestatus einhergehen kann. Dies betrifft nicht nur die Gemeinde Bad Hofgastein, sondern im Sinne einer von der UVP-RL geforderten Gesamtschau auch die von den Auswirkungen der Zunahme des Schienenverkehrs betroffene angrenzende Gemeinde Bad Gastein.

LERCHER hat sich in seinen Gutachten I-III (Blg ./16, ./30, ./40) damit in eindrucksvoller Art und Weise auseinandergesetzt. LERCHER hat darin nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses. Es können bereits jetzt nachteilige Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend. Zum Kurortestatus führte LERCHER im GA II, S. 13 – 15 und im GA III, S. 10. aus, dass eine Aberkennung des Kurortestatus fachlich sehr wohl berechtigt sei.

Bereits aufgrund der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 hätte die belangte Behörde daher darüber zu befinden gehabt, die Immissionsbelastung zu schützender Güter 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.

Daneben hätte die belangte Behörde die genannten Bestimmungen auch aus Gründen des verfassungsrechtlich normierten Rücksichtnahmegebots zu beachten und die Interessen des Landes mit den Interessen des Bundes abzuwägen gehabt. Die belangte Behörde stellte dazu aber nur lapidar in Verknennung der Rechtslage auf Seite 56 des Bescheides fest: „*Eine allfällige Genehmigung entzieht sich somit der Zuständigkeit des BMVIT*“.

Eine UVP ohne Berücksichtigung dieser Belange ist daher jedenfalls rechtswidrig.

h) Umweltmedizinische Lärmauswirkungen und Schienenbonus

§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 hält die Genehmigungsbehörde dazu an die Immissionsbelastung zu schützender Güter 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.

Während der UV-GA NEUBERGER im Verfahren keinen Handlungsbedarf erblickte, konnte seitens des Beschwerdeführers belegt werden, dass nachgewiesen für Bad Gastein und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Bad Hofgastein, bereits jetzt die Lärmbelastung über alle Maßen und Grenzwerte hoch sind. LERCHER hat in seinen Gutachten I-III (Blg ./16, ./30, ./40) nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu

beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses. Es können bereits jetzt nachteilige Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend. Die Auswirkungen liegen daher jedenfalls auch bereits über der noch zumutbaren Belästigungsgrenze iSd. UVP-G.

Als einzige Bezugnahme dazu findet sich im Bescheid auf den Seiten 55ff ein einziges Zitat des UV-GA NEUBERGER aus der Verhandlungsschrift vom Oktober 2009. Diese Stellungnahme erging damals aber noch in Unkenntnis der Gutachten LERCHER II und III, in denen NEUBERGER geradezu demontiert wird (siehe Sachverhalt) und hat als Basis allein die von der UVE und dem Prüfbuch vorgegebenen Daten, also falsche Kapazitäten, falsche Lärmbestands- und prognosewerte usw.

Der Bescheid suggeriert auf Seite 56 im vorletzten Absatz durch Beibehaltung der Kursivstellung, dass dieser Abschnitt ebenso zum Zitat NEUBERGER zu zählen ist. In Wahrheit handelt es sich um eine Feststellung der belangten Behörde, welche die angeführten Beweise trotz Entscheidungserheblichkeit nicht mehr verwertete! Hätte sie das getan, wäre sie zu dem Ergebnis gelangt, dass eine dringende umweltmedizinische Notwendigkeit besteht, sowohl unzumutbare Lärmbelästigungen, Gesundheitsgefährdungen durch Lärm und eine Aberkennung des Kurortestatus im Sinne der Bestimmungen des § 24 f UVP-G zu vermeiden.

Dem UV-GA NEUBERGER ist weiters anzulasten, dass er sich als medizinischer Sachverständiger auf eine reine Grenzwertdiskussion zurückgezogen hat, während angesichts der Lärmbestandsdaten ein Rückgriff auf viel zu hohe Grenzwerte medizinisch nicht mehr zu rechtfertigen war.

LERCHER hat hingegen nicht nur auf die besondere Empfindlichkeit des Talraumes an sich Bezug genommen, sondern auch auf die medizinisch begründeten Kurorte und deren Ansprüche an einen funktionierende Kurbetrieb, der im Gasteinertal hauptsächlich auf den Einklang mit den Besonderheiten des ungestörten Naturraumes angewiesen ist.

LERCHER resumiert in GA III:

„Die fachliche Grundlage der SchIV, welche einen Schienenbonus - undifferenziert – auch unter diesen Belastungs-Umständen fordert, entspricht nicht mehr dem Stand des Wissens zum Schutz vor Gesundheitsgefahren und der Schienenbonus darf deshalb in diesem Verfahren nicht zur Anwendung kommen. Das wurde korrekterweise auch vom zuständigen Amtsarzt Dr Untner und dem Landeshygieniker Dr König bereits festgestellt.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Kurortbezirks und der höheren gesundheitlichen Vulnerabilität der Kurortnutzer ist die nächtliche Lärmbelastung durch die Güterzüge bereits im letzten Jahrzehnt an die Grenze der gesundheitlichen Belastung und Störung der Schlafqualität gestoßen.

Unter keinen Umständen ist ein Volumen von 198 Zügen/Tag und 84 Güterzügen/Nacht (=10.5 Güterzüge/h) – wie in Prognose 2025 vorgesehen - auf der existierenden Bahntrasse aus gesundheitlicher Sicht zur Genehmigung fähig.

Ob WHO oder SchIV-Grenzwerte: human- bzw umweltmedizinisch ebenso wie rechtlich relevant ist die Frage der Gesundheitsgefährdung wie auch die Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung. Diese Fragen hat LERCHER fundiert beantwortet und kam dabei zum Ergebnis, dass die von ihm im Verfahren der Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft im Unterinntal gewonnenen Erkenntnisse, wo es zu einer de facto Aufhebung des Schienenbonus kam, nach knapp 10 Jahren Weiterentwicklung der Lärmmedizinischen Forschung erst recht und aufgrund der besonderen „soundscape“ des Gasteinertales umso mehr auch in diesem Verfahren anzuwenden sind.

Rechtlich relevant ist jedenfalls, dass gemäß § 24f Abs 2 UVP-G die „*bestehende besondere Immissionsschutzvorschrift*“ nur bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Belästigung im Sinne des § 24 f Abs. 1 Z. 2 lit. c heranzuziehen ist. Über Nachweis LERCHER ist aber bereits jetzt eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr auszuschließen, zusätzliche Lärmbelastungen sind nicht mehr medizinisch tragfähig. Das bedeutet aber, dass die SchIV-Grenzwerte nach den Genehmigungskriterien des UVP-G hinsichtlich Gesundheitsgefährdung nicht zur Anwendung zu bringen sind. Wie LERCHER auch nachgewiesen hat, sind die in der UVE angegebenen Lärmdaten nur mit dem SchIV-Bonus von 5 dB gerade noch nicht gesundheitsgefährdend, ohne SchIV aber schon.

Die SchIV selbst differenziert nicht, wo sie zur Anwendung gelangt, also ob im Flachland oder in einem Alpentale. Damit ist sie aber auch nicht geeignet im Rahmen eines UVP-Verfahrens die Auswirkungen eines Vorhabens anhand dessen Art, Größe und vor allem Standort, wie es das UVP-G und die UVP-RL vorgeben, zu messen bzw erträgliche Werte vorzugeben. Auch sind die Grundlagen der SchIV, die von Beginn an umstritten waren und auf eine Durchschnittsbetrachtung und Gewöhnungseffekte abstellen bereits veraltet und entsprechen nicht mehr dem Stand des Wissens und der Forschung. Eine Anwendung dieser Bestimmung verliert daher ihre sachliche Berechtigung dort, wo sie die von ihr intendierten Wirkungen nicht mehr erreicht. Die gesetzliche Verpflichtung der Anwendung dieser Bestimmungen führt damit aber zu einer Ungleichbehandlung, der jeweils betroffenen Bevölkerung und ist damit gesetz- und verfassungswidrig.

ANREGUNG

Die SchIV ist daher nicht nur medizinisch begründet unanwendbar, sondern auch gesetz-, verfassungs- und europarechtswidrig. Es wird daher angeregt, der Verwaltungsgerichtshof möge eine Verordnungsprüfungsantrag beim Verfassungsgerichtshof stellen.

Die belangte Behörde selbst betont auf Seite 53ff fast entschuldigend, sich an die geltende Rechtslage halten zu müssen. Das wäre eigentlich eine Selbstverständlichkeit, die im vorliegenden Bescheid aber nicht nur vereinzelt vermisst wird.

Sie betont auch die Inhalte des Mediationsverfahrens berücksichtigt zu haben: darin sind aber ganz wesentliche Aussagen zur SchIV und der besonderen Topographie des Gasteinertals getroffen worden. In der Zwischenzeit hat sich die Lärmforschung aber exorbitant weiterentwickelt. Sogar NEUBERGER hat im Rahmen seiner Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung S. 22/23 zugestanden:

„Bei der derzeit projektierten Zugfrequenz ist ein Schienenbonus von 5 dB noch berechtigt. Bei höheren Zugfrequenzen wäre die Frage des Bonus neuerlich zu überprüfen.“

Dazu ist anzumerken, dass diese Aussage NEUBERGER wieder nur unter der Prämisse der Projektdarstellung laut UVE getroffen wurde. Dass darin die wahren Auswirkungen aber verschleiert wurden, wird hier noch einmal ausdrücklich betont. In Wahrheit wäre daher die Frage des Schienenbonus auch nach Ansicht von NEUBERGER zu führen gewesen. Dies wurde aber von der belangten Behörde, die sich im weiteren inhaltlich nicht mit den Gutachten LERCHER I-III auseinandergesetzt hat, verkannt, weshalb der bekämpfte Bescheid rechtswidrig, im Hinblick auf die SchIV auch verfassungswidrig ist.

i) Artenschutz

Wie bereits im Sachverhalt ausführlich dargestellt wurde liegen sowohl in der UVE als auch im UVG eklatante Mängel bei der Erhebung geschützter Arten vor (siehe dort).

Im bereits eingeleiteten Naturschutzverfahren wurden auch noch weitere Unvereinbarkeiten des Einreichoperats mit den naturschutzrechtlichen Bestimmungen aufgezeigt:

Untersuchungsräume

Zum Landschaftsbild wurden lediglich fünf Teilräume beurteilt. Dies widerspricht der Judikatur des VwGH zur Beurteilung von allen nur erdenklichen Punkten.

Der Untersuchungsraum von Tierarten, etwa Amphibien, ist ebenfalls zu eng gesetzt und

berücksichtigt daher nicht wichtige Feuchtflächen im Talraum (nahe Bertahof), die im räumlichen Bezug zu Wanderkorridoren im Umfeld des Vorhabens stehen.

§ 23 HKG stellt eine lex specialis zum NSchG dar. Im Einreichoperat wurde eine Beeinträchtigung der nahe liegenden Kurgebiete gar nicht beurteilt.

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen (S 109 ff)

Wichtigste Begleitmaßnahme laut Einreichoperat ist die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht. Dies wurde auch von der ASV so übernommen.

Laut § 50 Abs 3 NSchG kann die Naturschutzbehörde die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht anordnen, wenn mit dem Vorhaben schwerwiegende Eingriffe in die Natur verbunden sind.

Es liegen daher gegenständlich sachverständig so beurteilt schwerwiegende Eingriffe in die Natur vor, ansonsten diese Anordnung nicht zu treffen wäre. Angesichts dessen wird dies daher auch von der LUA ausdrücklich beantragt.

Allerdings dient eine ökologische Bauaufsicht nicht zur Erarbeitung von Lösungen, die nicht im Bescheid geregelt sind, sondern hat nur die Aufgaben gemäß § 50 Abs 3 zu erfüllen. Ihr kommt daher keine Entscheidungsbefugnis im Hinblick auf die Ausführung des Vorhabens zu – es ist Angelegenheit der Behörde die Ausführung des Vorhabens genau vorzuschreiben, sofern dies nicht bereits das Projekt vorsieht.

Das Projekt sieht aber bei fast allen Minderungsmaßnahmen vor, dass sämtliche Entscheidungskompetenzen der Ausführung der Ökologischen Bauaufsicht übertragen werden. Das Projekt legt daher die Ausführung des Vorhabens nicht fest und verlagert die Entscheidung über die Art der Ausführung auf einen Zeitpunkt nach Bescheiderlassung und überlässt diese Entscheidung dann der Bauaufsicht.

Die naturschutzfachliche ASV und gleichzeitig UV-GA hat dies in ihre Bescheidaufgaben übernommen und begibt sich damit der naturschutzfachlichen Beurteilung dieser Maßnahmen.

Damit liegt aber ein in jeglicher Hinsicht unbestimmtes Projekt vor. Die Auflagen der ASV für Naturschutz sind nicht geeignet diese Unbestimmtheit zu kompensieren, ja vielmehr werden dadurch behördliche Kompetenzen an die Bauaufsicht übertragen, was dem Gesetz widerspricht.

Die Gestaltung der Lärmschutzwände auf „vogelfreundliche“ Art ist unbestimmt und daher nicht durchsetzbar. Der Stand der Technik ist in diesem Bereich einem stetigen Wandel unterworfen und ist daher eine genauere Festlegung erforderlich.

Dass sämtliche Maßnahmen „nach Bauabschluss“ umzusetzen sind, ist zu unbestimmt. Hier bedarf es einer Fristsetzung.

Auch der Punkt 6.1.12. Detailfestlegungen im Rahmen der ökologischen Bauaufsicht widerspricht – wie oben ausgeführt – dem NSchG. Die Art der Ausführung ist für die Behörde und die ASV in höchstem Maße ungewiß und daher nicht beurteilbar und durchsetzbar.

Geschützte Pflanzen und Tiere (S 122)

Die Aufzählung der geschützten Pflanzen und Tiere und deren Klassifizierung als „möglich“ oder „unwahrscheinlich“ ist keine Grundlage für die Beurteilbarkeit der Bewilligungsfähigkeit. Das Projekt ist in hohem Maße unbestimmt.

Daraus und wiederum aus dem verfassungsrechtlich normierten Rücksichtnahmegebot ist aber jedenfalls abzuleiten, dass in keinster Weise die vorherrschenden Standards und Daten berücksichtigt und die Interessen des Landes Salzburg berücksichtigt wurden. Im Gegenteil, eine Vielzahl geschützter Arten wurde gar nicht erhoben. Es kann daher auch von diesem Standpunkt aus nicht von einer Genehmigungsfähigkeit im Sinne des UVP-G ausgegangen werden.

Der Bescheid selbst stützt sich nur auf die bemängelten Gutachten und geht mit keinem Wort auf die Anträge und Einwendungen des Beschwerdeführers ein.

j) Landschaftsbild

Siehe dazu die Ausführungen im Sachverhalt Punkt g) und j).

Ergänzend wird dazu noch rechtlich ausgeführt, dass die im Sachverhalt bemängelte Erhebungsmethode der Landschaftsbeeinträchtigung ihr rechtliches Fundament in der Judikatur des VwGH findet.

RS VwGH vom 2. September 2008, Zl. 2007/10/0095: *„Für die Beurteilung, ob und in welchem Ausmaß ein Vorhaben eine Veränderung des Landschaftsbildes mit sich bringt, sind nicht einzelne Blickpunkte maßgeblich, die von einzelnen Fotos wiedergegeben werden. Entscheidend ist vielmehr, ob sich das "von jedem möglichen Blickpunkt" (vgl. § 3 Z 8 Oö NatSchG) aus ergebende Bild der Landschaft verändert. Für die Annahme eines "Eingriffes in das Landschaftsbild" im Sinne des § 3 Z. 2 Oö NatSchG genügt bereits die maßgebliche Veränderung des Landschaftsbildes von einem möglichen Blickpunkt aus (vgl. z.B. das hg. Erkenntnis vom 22. Dezember 2003, Zl. 2003/10/0195).“*

Die naturschutzfachlich zu beschreibende Vogelperspektive fehlt. Der Hinweis auf den für das Kurwesen (Kurortstatus) bedeutsamen Gasteiner Höhenweg (= Sichtbeziehungen von Orten des öffentlichen Interesses laut Kommentar zum Salzburger

Naturschutzgesetz, Loos, 2007, Seite 74) unterblieb.

Zudem kommt bei der Bewertung von Sichtbeziehungen der räumlichen Entfernung kein Ausschließungskriterium zu. Gemäß Loos (2007, Seite 75) können in einem abgegrenzten Landschaftsraum auch nicht direkt einsehbare Bereiche (zB. Schluchten) in die Beurteilung einbezogen werden (VwGH 17.03.1997, 92/10/0398).

Gemäß VwGH vom 28.02.2005, 2001/10/0101 ist für die Verwirklichung des Tatbestandsmerkmals der nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügend, dass das bewilligungspflichtige Vorhaben von zumindest einem Blickpunkt aus eine das Landschaftsbild nachhaltig beeinträchtigende Wirkung nach sich zieht (vgl. z.B. VwGH 31.03. 2003, 2002/10/0121, mit Hinweis auf Vorjudikatur).

All dies wurde nicht berücksichtigt.

Die Behörde behauptet auf Seite 58 weiters, dass im UVP-Verfahren das Landschaftsbild insofern nicht relevant sei, als auch bei schlechterer Bewertung das Vorhaben genehmigungsfähig bleibe.

Zunächst steht die Landschaft iSd § 1 UVP-G gleichwertig den anderen Schutzgütern gegenüber, kann also bei entsprechender Beeinträchtigung auch zur Versagung des Vorhabens führen. Warum daher auch bei schlechterer Beurteilung eine Genehmigungsfähigkeit vorliege ist unerfindlich, da nicht belegt.

Die Bewertung im UVP-Verfahren ist auch insofern relevant, als die Behörde dem verfassungsrechtlichen Rücksichtnahmegebot unterliegt und andererseits, weil die UV-GA FRIESE sich auch zu diesem Thema geäußert und festgelegt hat (temporär erhebliche Beeinträchtigung), gleichzeitig aber auch die ASV und Naturschutzbeauftragte im nachfolgenden Naturschutzverfahren ist. Oder wird von ihr im Naturschutzverfahren eine andere Beurteilung zu erwarten sein? Mit dieser Beurteilung wurde daher dem Naturschutzverfahren insofern vorgegriffen, als eine dort einheitliche Beurteilung zwingend zu erwarten ist. Dies hat aber wiederum Auswirkungen auf das Verfahren nach dem Kurortegesetz, hinsichtlich dessen die Behörde ebenfalls dem verfassungsrechtlichen Rücksichtnahmegebot samt Interessensabwägung nicht entsprochen hat. Daher ist der Bescheid auch verfassungswidrig. Die im Bescheid vorgenommene Interessensabwägung bezieht sich nur auf das EisbG, nicht aber auf die Abwägung der Interessen der Länder und des Bundes – dies wird aus dem Spruch aber nicht klar, da nur allgemein formuliert. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Auch aus diesem Grunde ist die UVP in nur unzureichendem Ausmaß und damit rechtswidrig erfolgt, wäre die Behörde doch bei Berücksichtigung der detaillierten Vorgaben der Judikatur zum Landschaftsbild zum Ergebnis gekommen, dass jedenfalls auch auf Dauer eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbleibt.

k) Interessensabwägung

Der Spruch des bekämpften Bescheides hält im Punkt I.3. fest:

„Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.“

Die Behörde nimmt dabei aber keinerlei Bezug auf welcher Rechtsgrundlage diese Bewilligungsvoraussetzung ergangen ist und suggeriert damit, dass dem Eisenbahnvorhaben von vornherein ein öffentliches Interesse zukäme.

Diese Aussage ist aber nur für den engen Betrachtungsraum des eisenbahnrechtlichen Verfahrens erforderlich ist, während der Vorhabensbegriff des UVP-G ein umfassender ist und über den Tellerrand hinauszuschauen hat.

In Wahrheit erfährt das hier angeführte öffentliche Interesse aber insofern eine nur beschränkte Beurteilung bzw Abwägung, weil sich das § 31a-Gutachten inhaltlich überhaupt nicht mit den Themen Lärmschutz und Erschütterungen befasst und weil die unbegründet abgewiesenen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften und die subjektiv öffentliche Rechte nicht berücksichtigt wurden. Es erfolgt daher auf keiner Ebene eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen und Interessen des Lärmschutzes oder generell der betroffenen Gebietskörperschaften! Vielmehr findet die angeblich vorgenommene Interessensabwägung im geheimen Kämmerlein statt und wird nicht dargestellt, sondern nur behauptet. Die Behauptung eines öffentlichen Interesses, insbesondere des Überwiegens der Vorteile ist daher rechtswidrig und inhaltlich widerlegt.

I) Keine inhaltliche Überprüfungsinstanz laut EU-UVP-Richtlinie

Die belangte Behörde BMVIT ist im UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken die erste und letzte Entscheidungsinstanz. Gegen diese Entscheidungen besteht nur die Möglichkeit einer Beschwerde vor dem VfGH oder VfGH.

Die beiden Höchstgerichte sind aber keine Tatsacheninstanz, entscheiden also nicht in der Sache selbst, sondern überprüfen die Gesetzes- und Verfassungskonformität der

verfahren und Bescheide.

Wie im gegenständlichen Fall auch führt dies dazu, dass diese Bauvorhaben bereits weitgehend abgeschlossen sind, bis es zu einer Beschwerdeentscheidung kommt. Ausgenommen davon sind jene Verfahren in denen den Beschwerden die aufschiebende Wirkung zuerkannt wurde. Dies führt zum Teil zu nicht wieder gut zu machenden Schädigungen an der Umwelt.

Würde über die gegen solche Vorhaben erhobenen Einwendungen durch eine Tatsacheninstanz entschieden werden, würde bereits VOR dem Bau Rechtssicherheit geschaffen. Bestimmt doch auch die UVP-Richtlinie und deren Umsetzung, dass eine UVP VOR der Umsetzung des Vorhabens durchzuführen ist.

Art 9/4 der Århus Konvention gebietet „angemessenen und effektiven Rechtsschutz“, und „soweit angemessen auch vorläufigen Rechtsschutz“. Weiters sollen diese Verfahren „fair, gerecht, zügig und nicht übermäßig teuer“ sein.

Die bestehende Rechtslage widerspricht folglich Artikel 9/2 und 9/4 der Århus Konvention sowie den entsprechenden Bestimmungen der EU-Richtlinie 2003/35/EG.

Insofern besteht aber ein rechtserheblicher Widerspruch des UVP-G in Form der Zuständigkeitsregelung für die nachprüfenden Kontrolle im Instanzenweg für Vorhaben des dritten Abschnitts im Vergleich zu den Bestimmungen der UVP-Richtlinie. Auch aus diesem Grund ist der Bescheid rechtswidrig.

ANREGUNG

Es wird daher beantragt, zur Frage der Richtlinienkonformität der Zuständigkeitsregelung hinsichtlich der nachprüfenden Kontrolle im Instanzenweg für Vorhaben des dritten Abschnitts des UVP-G 2000 idgF. (Ausschluss einer inhaltlichen Prüfinstanz) eine Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofes einzuholen.

m) Zusammenfassung

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass aufgrund des vom Beschwerdeführer widerlegten Sachverhaltes, welcher in Verkennung der Rechtslage von der belangten Behörde falsch interpretiert, größtenteils aber gar nicht berücksichtigt wurde – dies obwohl die Umweltschutzvorschriften des UVP-G die vom Beschwerdeführer eingewandte Rechtsansicht fordern und sie vom Beschwerdeführer angewandte Erhebungsmethodik vorsehen, welche aber weder von der mitbeteiligte Partei angewandt noch von belangten Behörde eingefordert wurden – die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f UVP-G mitnichten vorliegen, weshalb der bekämpfte Bescheid inhaltlich rechtswidrig und damit zu

Unrecht ergangen ist.

II.2. Verletzung von Verfahrensvorschriften

Die belangte Behörde hat im Spruch des Bescheides im Punkt IV. alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen als unbegründet abgewiesen und nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen zurückgewiesen.

Sie hat dies aber in erster Linie deshalb getan, da sie sich nicht inhaltlich mit den Einwendungen, insbesondere mit den auf Basis der vom Beschwerdeführer aufgrund von Gegen-Gutachten formulierten Einwendungen auseinandergesetzt hat. Insofern fehlt dem Bescheid auch jegliche Begründung dafür, weshalb die Behörde anderen Gutachten bzw. bloßen unbelegten Behauptungen der mitbeteiligten Partei den Vorzug gab.

Daneben hat die belangte Behörde bestimmte Einwendungen und Gutachten überhaupt nicht mehr zugelassen, dies obwohl darin sowohl neue Erkenntnisse, wie auch darauf aufbauende neue entscheidungswesentliche Einwendungen enthalten gewesen wären. Sie hat damit der eigenen Entscheidung wesentliche Beweismittel und weitere Einwendungen vorenthalten. Es handelt sich dabei, wie auf der Homepage des UVP-Verfahrens ersichtlich, um all jene Stellungnahmen, die nach dem 04.12.2009 bei der Behörde eingereicht wurden.

Siehe dazu
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/oebbschwarzachstveit>.

Die Behörde hatte nämlich die bis 04.12.2009 eingelangten und auch offiziell verzeichneten Stellungnahmen ins Parteiengehör geschickt, woraufhin weitere Stellungnahmen ergingen. Mit weiteren Stellungnahmen wurden auch neue Beweismittel vorgelegt, welche die Behörde allerdings begründungslos nicht mehr anerkannte. Es handelte sich dabei um folgende dem Beschwerdeführer bekannte Dokumente:

- Stn des Beschwerdeführers vom 14.01.2010 unter Anschluss der GA LERCHER II und III (Blg ./30 und ./40) zur bestehenden unzumutbaren Lärmbelästigung und nicht auszuschließenden Gesundheitsgefährdung durch Lärm in Bad Gastein sowie zur über den Grenzwerten der SchIV bestehenden Lärmbelastung in Bad Gastein
- Lebitsch weitere Stellungnahme 14.01.2010 und Anschluss der Blg ./38-45 insb.
GA SCHWANHÄUSSER 4 zur wahren Kapazität des Vorhabens

GA TAS Schreiner Isophonenkarte 0025 zum Nachweis der über den Grenzwerten der SchIV bestehenden Bestandslärmsituation in Bad Gastein

GA LERCHER III zur bestehenden unzumutbaren Lärmbelastung und nicht auszuschließenden Gesundheitsgefährdung durch Lärm in Bad Gastein sowie zur über den Grenzwerten der SchIV bestehenden Lärmbelastung in Bad Gastein

FÄHNCHENPLAN aus dem Projekt 2007 zum Nachweis der zu hohen Lärmbelastung auf Bad Gasteiner Gemeindegebiet, die im UVP-Verfahren 2009 im Projekt nicht mehr enthalten ist.

GA QUIRCHMAYR zum Nachweis der in der UVE 209 falsch dargestellten Lärmdaten im Vergleich zum Projekt 2007

usw.

- Lebitsch weitere Stellungnahme 27.1.2010 und Anschluss der Blg ./46

GA QUIRCHMAYR zum Nachweis, dass der Begegnungsverkehr der Züge eine Erhöhung des Schallpegels um 3dB bzw um 5dB bei Mehrfachreflexionen durch Erhöhung der Zuglänge um +25% und damit eine Änderung des gewohnten Geräuschbildes bewirkt. Dies wurde im Verfahren bisher gar nicht berücksichtigt und stellt einen inhaltlichen Mangel dar.

- Lebitsch weitere Stellungnahme 29.1.2010
- Lebitsch weitere Stellungnahme 9.2.2010 und Anschluss der Blg ./47

Stellungnahme des Gasteiner Kurärzterevereins

Hätte die belangte Behörde die Inhalte dieser Dokumente berücksichtigt, die im Sachverhalt unter Punkt I. inhaltlich ausgeführt sind – darauf wird ausdrücklich verwiesen – wäre sie zu dem Ergebnis gekommen, dass diese Inhalte das Vorbringen in der UVE sowie die gutachterlichen Feststellungen im UVG widerlegen und entkräften, zumindest aber erhebliche Zweifel an deren Richtigkeit auslösen, sodass entweder weitere Ergänzungen und Erhebungen durchzuführen gewesen wären, oder der Antrag wegen Nichterfüllung der Kriterien des § 24 f UVP-G abzuweisen gewesen wäre.

Indem die Behörde aber nicht einmal eine inhaltlich nachvollziehbare Begründung für die Zurückweisung anführte, hat sie die Begründungspflicht des § 60 AVG verletzt.

Sie hat damit überdies auch das Recht auf Parteiengehör verletzt, da der Beschwerdeführer nur zufällig an die oben angeführten Dokumente gelangt ist

und für den Beschwerdeführer nicht ersichtlich ist, ob es noch weitere Stellungnahmen und Beweismittel im Verfahren gegeben hätte.

Die Behörde hat nach den Grundsätzen des AVG alle im Bescheid getroffenen Feststellungen zu begründen. In der Begründung sind gemäß § 60 AVG die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtslage klar und übersichtlich zusammenzufassen.

Bloß pauschale oder abstrakte beziehungsweise "inhaltsleere" (VwGH 7.9.1990, 90/18/0038) Feststellungen oder Behauptungen reichen dafür nicht aus. Der Begründungspflicht wird auch durch die bloße Wiedergabe von Sachverständigengutachten (vgl. VwGH 25.09.1990, 86/07/0244; 14.09.2004, 2001/100089) oder dadurch, dass die Behörde anstelle einer zusammenhängenden Sachverhaltsdarstellung auf einzelnes "Aktenmaterial" hinweist (VwGH 12.01.1994, 92/13/0272) nicht entsprochen.

Bei widersprechenden Beweisergebnissen ist auch schlüssig darzutun, welche Gedankengänge und Eindrücke (VwGH 9.5.1990, 89/03/0100) maßgebend waren, ein Beweismittel dem anderen vorzuziehen (VwGH 25.04.2003, 2002/12/0109), also den Beweiswert (inneren Wahrheitsgehalt) des einen Beweisergebnisses höher einzuschätzen, als den des anderen (VwGH 3.9.2002, 2002/09/0055; 2004/05/0016).

Die Behörde hat bei widerstreitenden Gutachten in der Begründung ihres Bescheids schlüssig darzulegen, welche Erwägungen sie veranlasst haben, dem einen Gutachten mehr Vertrauen entgegenzubringen, als dem anderen (VwGH 2.7.1002, 92/04/0061; 17.10.2002, 2001/07/0095; 14.12.2004, 2004/05/0016). Dabei darf sie sich z.B. nicht mit der Aussage begnügen, dass die Gutachten des von der Partei befassten Gutachters "das ausführliche, schlüssige und in sich nachvollziehbare Gutachten der Amtssachverständigen" nicht zu entkräften vermochten. Dies kann allenfalls einen nach den logischen Denkgesetzen erreichten Schluss aus einer zuvor erfolgten fundierten inhaltlichen Auseinandersetzung der widerstreitenden Aussagen darstellen, keinesfalls aber als alleinige Begründung genügen.

Die Behörde hat sich vielmehr mit den Divergenzen der gutachterlichen Äußerungen in jedem einzelnen Punkt auseinander zu setzen und kann dann als Ergebnis dieser Auseinandersetzung in jedem sachlich wesentlichen Detail die Ausführungen der Amtssachverständigen als einleuchtenden, in der Sache gelegenen Gründen als zutreffender als jene des Privatgutachters befinden (VwGH 27.09.1994, 92/07/0076).

Auch verletzt die Behörde die Begründungspflicht damit, wenn sie zur Darlegung des größeren Beweiswertes des Gutachtens der Amtssachverständigen Aspekte aus diesem Gutachten hervorhebt, die der private Sachverständige ihrer Meinung nach nicht berücksichtigt hat. Es muss vielmehr nachvollziehbar sein, dass die von der Behörde herausgehobenen Aspekte den entscheidenden Umstand darstellen und dass diese in den Privatsachverständigengutachten vernachlässigt worden sind (VwGH, 17.10.2002, 2002/07/0106).

Alle diese Verfahrensgrundsätze hat die belangte Behörde im bekämpften Bescheid nicht erfüllt, weshalb der Bescheid in Verletzung von Verfahrensvorschriften rechtswidrig ergangen ist.

Die Verfehlungen der Behörde werden nachfolgend dargestellt:

Seite 9:

Die Behörde behauptet die Ergänzungsbedürftigkeit von Antrag und UVE geprüft und die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen zu haben. Hätte sie dies getan, wäre sie zu dem in den Stellungnahmen zu UVE ergangenen Einwendungen enthaltenen Schluss gekommen, dass wesentliche rechtliche wie auch fachliche Voraussetzungen fehlen. Dies ist nicht nur ein inhaltlicher Mangel des Verfahrens. Denn offenbar sind die Feststellungen der Behörde reine Wiedergaben der erforderlichen gesetzlichen Bestimmungen ohne tatsächliche inhaltliche Ausführung des Inhalts dieser Bestimmungen. Damit stellt diese Feststellung aber eine unbegründete Behauptung dar.

Seiten 11, 16f, 17f:

Wie bereits oben angeführt wurde im Rahmen des Parteiengehörs eine Möglichkeit zur Stellungnahme bis 14.01.2010 eingeräumt, die darauf ergangenen Stellungnahmen aber nicht mehr im Internet veröffentlicht. Neben der Verletzung des weiteren Parteiengehörs ist es daher nicht nachvollziehbar, ob allfällige weitere Stellungnahmen und Beweismittel ergingen und ob diese nun beachtlich (neue Tatsachen) waren oder nicht! Wie der Beschwerdeführer aber oben und unter Bezugnahme auf den Sachverhalt nachweisen konnte, waren dabei sehr wohl entscheidungswesentliche neue Tatsachen enthalten, welche zu Unrecht nicht mehr berücksichtigt wurden.

Seite 18:

Die floskelhafte Begründung, dass aus Sicht der Behörde aufgrund der mündlichen Verhandlung und der dazu ergangenen Stellungnahmen alles geklärt sei, ist inhaltlos und damit rechtswidrig, und beweist, dass sich die Behörde mit dem entscheidungswesentlichen weiteren Vorbringen inhaltlich überhaupt nicht mehr auseinandergesetzt hat.

Seite 18f:

Für die Behörde ist das UVG der maßgebliche entscheidungswesentliche Sachverhalt, der aber nur auf Grundlage der UVE ermittelt wurde. Zwar führt die Behörde der Vollständigkeit halber auch allgemein „die eingebrachten Stellungnahmen zur UVE“ an, jedoch lässt der Bescheid eine inhaltliche Auseinandersetzung damit vermissen, weshalb es sich um eine inhaltsleere Floskel handelt.

Seite 20:

Die Behörde führt zwar brav, aber dennoch verkürzt an, wie mit verschiedenen Gutachten amtlicher und nichtamtlicher Personen umzugehen ist, sie lässt aber nicht erkennen, dass sie diesen Grundsätzen auch gefolgt sei. Hätte sie dies nämlich getan, wäre sie zu dem bereits oben angeführten Ergebnis gekommen, dass die Inhalte der Privatgutachten, unbestritten auf gleicher fachlicher Ebene, das Vorbringen in der UVE sowie die gutachterlichen Feststellungen im UVG widerlegen und entkräften, zumindest aber erhebliche Zweifel an deren Richtigkeit auslösen, sodass entweder weitere Ergänzungen und Erhebungen durchzuführen gewesen wären, oder der Antrag wegen Nichterfüllung der Kriterien des § 24 f UVP-G abzuweisen gewesen wäre. Die Behauptung, wonach das §31a Gutachten und das UVG vollständig, schlüssig und nachvollziehbar seien, ist daher eine Pauschalbehauptung und entbehrt jeder Begründung.

Seite 26f:

Die hier wiedergegebene Übereinstimmung mit Genehmigungsvoraussetzungen beschränkt sich auf die Wiedergabe der gesetzlichen Bestimmungen und stellt damit eine lapidare, inhaltsleere Begründung, ohne Auseinandersetzung mit den Einwendungen dazu dar.

Seite 27:

Seite 27 beinhaltet eine Aufzählung der Unzulänglichkeiten des Bescheides:

- Keine Gefährdung von Leben oder Gesundheit – widerlegt durch LERCHER I-III;
- Keine zusätzliche Umweltbelastung unter Voraussetzung von Maßnahmen – widerlegt durch Nachweis falscher Kapazitätswerte, Nachweis falscher Lärmwerte für Bestand und Prognose, Nachweis erheblicher Landschaftsbeeinträchtigung, Nachweis der Unterschätzung des Artenschutzes, Nachweis der Beeinträchtigung der Kurorte und deren wirtschaftlicher Lebensfähigkeit
- Keine unzumutbare Belästigung isd GewO und keine Gesundheitsgefährdung; erhebliche Belastungen werden möglichst gering gehalten; SchIV wird eingehalten – alles widerlegt durch Privatgutachten (SCHWANHÄUSSER, LERCHER, QUIRCHMAYR, ROTHBACHER, BVFS, TAS SCHREINER etc.). Im übrigen geht das UVG selbst von wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen aus, die im unmittelbaren Vorhabensbereich möglichst gering gehalten werden, aber nicht in den angrenzenden Bereichen!

Seite 28:

Die Behörde stellt lediglich die lapidare Begründung für das §31a-GA auf, ohne sich mit den Einwendungen auseinanderzusetzen, ja werden Einwendungen dagegen sogar verneint („keine Umstände hervorgekommen“)! Diese Feststellung ist nicht nur unbegründet und inhaltsleer, ihr ist durch die Ignoranz der Vorbringen und Gutachten, insbesondere zur Kapazität durch SCHWANHÄUSSER 1-4, Willkür zu unterstellen!

Seite 29:

Die unbegründete Feststellung, dass keine Interessen von Gebietskörperschaften berührt werden, erfolgt im vollen Bewusstsein um die Bestimmungen des Salzburger Kurortgesetzes HKG 1997 und des Salzburger Naturschutzgesetzes und überdies abermals ohne Begründung: der alleinige Hinweis auf das UVG und die Verhandlungsschrift bzw auf die begründungslose Abweisung der Einwendungen laut Spruchpunkt A.IV. ist völlig unzureichend.

Seite 29:

Subjektiv öffentliche Rechte waren zurück- bzw abzuweisen – eine Begründung dafür fehlt.

Seite 30:

Die Behörde stellt fest, dass das öffentliche Interesse als überwiegend anzusehen ist. Es entsteht dabei der Eindruck, dass dies aus Sicht der Behörde für die Projektwerberin ohnedies von vornherein der Fall ist, weshalb eine weitere Begründung entfallen kann.

In Wahrheit erfährt das hier angeführte öffentliche Interesse aber insofern eine nur beschränkte Beurteilung bzw Abwägung, weil sich die belangte Behörde in diesem Zusammenhang nur auf das § 31a-Gutachten bezieht, weil Lärmschutz und Erschütterungen nicht im §31a-GA enthalten sind und weil die öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften und die subjektiv öffentliche Rechte ohne Begründung abgewiesen wurden. Es erfolgt daher auf keiner Ebene eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen und Interessen des Lärmschutzes oder generell der betroffenen Gebietskörperschaften!

Vielmehr findet die angeblich vorgenommene Interessensabwägung im geheimen Kämmerlein statt und wird nicht dargestellt, sondern nur behauptet. Dies stellt aber einen wesentlichen Begründungsmangel dar.

Seite 34f:

Zur Forderung von Nebenbestimmungen durch die Sachverständigen und Parteien wird hingewiesen, dass nur solche aufgenommen werden können, die sich auf das Vorhaben beziehen. Das Vorhaben wurde aber vom Antrag klar und eindeutig rechtswidrig vorgegeben. Dies wurde aber von der Behörde nicht aufgegriffen. Insbesondere hat sie die dazu ergangenen Beweise in keinster Weise gewürdigt. Dadurch kam es zum weiteren Fehler der Behörde bei der Abgrenzung des Vorhabens: diese wurde rechtswidrig zu klein vorgenommen bzw kritiklos vom Antrag übernommen und mündete in falschen Lärmwerten, grenzwerten und letztendlich in der Umweltverträglichkeit des Vorhabens . Die dagegen erbrachten Beweise wurde ebenso in keinster Weise gewürdigt. Bei richtiger Würdigung dieser Beweise wäre die Behörde zu einem anderen Ergebnis gekommen, nämlich dem im Sachverhalt dargestellten Ergebnis, das in rechtlicher Hinsicht zur Abweisung des Antrages wegen Nichteinhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f UVP-G geführt hätte. Die Abweisung geforderter Nebenbestimmungen erfolgte daher ebenso rechtswidrig.

Seite 37:

Die Kritik am Inhalt der Antragsunterlagen wird von der Behörde als überholt angesehen, da sie von den Sachverständigen im UVG behandelt bzw durch ergänzende Angaben und zusätzliche Maßnahmen in der mündlichen Verhandlung bearbeitet wurde. Die grundlegende – insbesondere von der Behörde aufzugreifende – Kritik am Vorhaben (Art, Umfang, Standort etc) wurde aber nicht bearbeitet. Die Behörde hätte darauf hinzuwirken gehabt, dass das Vorhaben den gesetzlichen Vorschriften entsprechend (UVP-G, UVP-RL, VwGH, EuGH) dargestellt und geprüft wird. Wieder: hätte die Behörde eine rechtmäßige Beweiswürdigung vorgenommen, wäre sie zu dem hinreichend dargestellten anderen Ergebnis gekommen – nämlich bereits zu dem von Behörde hier gemeinten Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung. Dass aber danach noch ganz entscheidungswesentliche Beweise und Einwendungen erhoben wurden hat sie zu Unrecht völlig außer Acht gelassen.

Seite 39:

Hier stellt die Behörde die Voraussetzungen für Einwendungen dar: es reiche eine Konkretisierung, eine Begründung sei nicht erforderlich.

Was könnte in einem Verfahren mehr beachtlich sein, als die vom Beschwerdeführer rechtlich und fachlich fundierten, auf Tatsachen beruhenden Angaben und Einwendungen, im Gegensatz zu den unbewiesenen und unbegründeten Behauptungen der Projektwerberin etwa zur Kapazität oder zum Bestandslärm?

Seite 43:

Zur Befangenheit nimmt die Behörde Bezug auf ein nicht vorliegendes Rechtsgutachten von Wiederin, aus dem zusammenhanglos zitiert wird. Die vorgenommene Begründung ist daher nicht nachvollziehbar und damit rechtswidrig.

Der „Stand der Technik“ ist eine Rechtsfrage, die nach § 31a EiszG von der Projektwerberin im §31a-Gutachten zu beantworten ist. Die gleichen darin behandelten Bereiche, wie sie der Bescheid auf Seite 28 anführt, werden aber auch vom UVG abgedeckt, deren SV von der Behörde bestellt werden. Die Behörde hätte hier die Möglichkeit die gesetzliche Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit zu widerlegen. Mit denselben SV wird dies aber nie gelingen. Der Vorwurf der Befangenheit ist damit aber begründet und wurde von der belangten Behörde rechtswidrig beurteilt. Noch einmal der Vorwurf aus dem Verfahren:

Das Gutachten gem. § 31a EisbG für gegenständlichen Streckenabschnitt wurde zusammen mit dem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie dem Bauentwurf vorgelegt. Nach § 31a Abs. 2 EisbG dürfen als Sachverständige gem. Abs. 1 mit der Erstattung von Gutachten Personen und Anstalten beauftragt werden, „sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen“. Nach § 12 UVP-G hat die Behörde Sachverständige der betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung eines Umweltverträglichkeitgutachtens zu beauftragen. Im Zusammenhang mit der Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen gibt es insofern eine Vereinfachung, als die Voraussetzungen nach § 52 Abs. 2 – 4 AVG nicht vorliegen müssen.

Im gegenständlichen Fall wurde das „§ 31a Gutachten“ im Auftrag der ÖBB Infrastruktur Bau AG von der STELLA GesmbH erstellt und wurden von der STELLA GesmbH dieselben Gutachter beigezogen, wie sie für das Umweltverträglichkeitgutachten seitens der Behörde bestellt wurden.

Es ergibt sich damit, dass in den hier zentralen Fachbereichen Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbautechnik hinsichtlich beider angegebener Teilfachbereiche, dieselben Sachverständigen tätig geworden sind und zwar für das im Auftrag der Antragstellerin erstattete § 31a-Gutachten sowie für das UVP-Gutachten.

Die Sachverständigen DI John, Raimund Valo und auch Herr DI Werner Stella werden in dieser Konstellation regelmäßig für entweder die ÖBB als Auftraggeber (ÖBB meint sämtliche ÖBB-Gesellschaften, insbesondere auch die ÖBB Infrastruktur Bau AG) und auch in verschiedenen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als Gutachter tätig; beispielsweise im Verfahren betreffend Brennerbahn (Eisenbahn-Achse Brenner, Zulaufstrecke Nord NBS Kundl / Radfeld – Baumkirchen).

Auch wenn nicht übersehen wird, dass die Zahl der jeweils in Betracht kommenden Sachverständigen für die einschlägigen Fachgebiete begrenzt ist, war im gegenständlichen Verfahren es jedenfalls unzulässig, dass der Umweltverträglichkeitgutachter gleichsam sein eigenes Projekt, nämlich das im Auftrag des Antragstellers erstattete § 31a-Gutachten beurteilt. Soll er etwa sagen, dass die Beurteilung in § 31a-Gutachten falsch oder unvollständig ist? Das kann doch nicht Sinn und Zweck eines Umweltverträglichkeitgutachtens sein.

Aufgrund des offensichtlichen Naheverhältnisses zur Mitbeteiligten und die

unvereinbare Tätigkeit als „§ 31a-Gutachter“ sowie UVP-Gutachter wurden die Sachverständigen Raimund Valo, DI Werner Stella, DI Edgar Jon, wegen Befangenheit abgelehnt.

Der Beschwerdeführer ist in Kenntnis der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur Befangenheit und zur beschränkten Möglichkeit der Ablehnung von Sachverständigen. Der Beschwerdeführer weist aber darauf hin, dass es Rechtspflicht der Behörde ist, Befangenheitsgründe von Amts wegen wahrzunehmen.

Das hier anzuwendende AVG unterscheidet bekanntlich zwischen absoluter und relativer Befangenheit.

Aus Sicht des Beschwerdeführers liegt ein Fall der absoluten Befangenheit vor, weil die angeführten, in doppelter Eigenschaft tätig gewordenen Sachverständigen DI John, Raimund Valo und DI Werner Stella in eigener Sache tätig geworden sind. Um eine „eigene Sache“ im Sinne dieser Bestimmung handelt es sich deshalb, weil im UVP-Gutachten die eigene Sache, nämlich das eigene § 31a-Gutachten beurteilt wird. Das ist aber ein Fall der absoluten Befangenheit und führt zwingend zum Ausschluss dieser Sachverständigen.

Selbst wenn man einen Fall der absoluten Befangenheit nicht annehmen wollte, liegt ein Fall der relativen Befangenheit (Ziffer 4) vor, da durch die dargelegten Umstände jedenfalls sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Was soll sonst ein sonstiger wichtiger Grund sein, als die amtssachverständige Beurteilung eines eigenen Gutachtens im Antrag?

Die Sachverständigen DI John, Raimund Valo und DI Werner Stella wurden daher ausdrücklich wegen Befangenheit zu Recht abgelehnt.

Da die Behörde mögliche Befangenheits(Ausschließungs-)gründe im Sinne des § 53 Abs. 1 AVG schon bei (das heißt wohl „vor“) der Bestellung zu beachten hat, ist unerfindlich, warum diese aktenkundige doppelte Tätigkeit der angeführten Sachverständigen nicht bereits bei der Bestellung aufgefallen ist.

Die belangte Behörde setzt sich mit diesem Vorbringen im beschwerdegegenständlichen Bescheid nur unzureichend auseinander. Es wird

lediglich auf ein nicht veröffentlichtes Gutachten, welches offenbar im Auftrag entweder der Mitbeteiligten oder aber der belangten Behörde erstattet worden ist, verwiesen. Dieses Gutachten ist mangels Veröffentlichung einer Diskussion nicht zugänglich. Soweit die belangte Behörde aus diesem Gutachten zitiert und festhält (vgl. S 44 des beschwerdegegenständlichen Bescheides), dass die Behörde bei Prüfung der Rechtsfrage, ob das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht, dazu ohne sachverständige Unterstützung gar nicht in der Lage ist, weil sie weder um den Inhalt der weitgehend außerrechtlichen Normen und besten Praktiken wissen kann, noch bei Kenntnis dieser Standards deren Einhaltung im ihr zur Entscheidung vorliegenden Fall beurteilen kann, so ist ihr hier zu entgegnen, daß diese allgemeine Aussage durchaus richtig ist, dies am Problem der Befangenheit aufgrund Tätigwerdens in eigener Sache aber nichts ändert!

Im Gegenteil: Da die Beauftragung der Sachverständigen nach § 31 a EisbG nicht durch die Behörde, sondern durch den Antragsteller, hier also die Mitbeteiligte erfolgt, die (hier wie angeführt teilweise identen) Sachverständigen des UVP-GA dann durch die Behörde bestellt werden, wird die unvereinbare Doppelrolle deutlich: Die Sachverständigen überprüfen ihr eigenes Gutachten! Wie werden sie ihr eigenes Gutachten wohl beurteilen?

Aus Sicht der Beschwerdeführer werden jedenfalls die im Wege der mündlichen Verhandlung und oben wiedergegebenem Befangenheitsantrag dargelegten Gründe nicht nachvollziehbar entkräftet. Die auf Seite 45 des Bescheides geäußerte Behauptung der belangten Behörde, dass keine wichtigen Gründe vorliegen würden, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, ist deshalb falsch.

Das Ergebnis des Verfahrens wäre ein anderes gewesen, wenn sowohl für das § 31a EisbG-Gutachten als auch das UVP-Gutachten unterschiedliche Gutachter bestellt worden wären, weil nur dann eine objektive Überprüfung des § 31a EisbG-Gutachtens erfolgt wäre. Zumindest wäre dann hervorgekommen, dass die Kapazitätsangaben der Mitbeteiligten falsch sind!

Seite 46ff

In der Auseinandersetzung mit der Kapazitätssteigerung des Vorhabens greift die Behörde die Argumente von SCHWANHÄUSSER nicht auf, verweist nur aufzählend auf Inhaltsangaben seiner Gutachten, zitiert aber sehr wohl die UVE, das UVG und OSTERMANN. Darin kann aber keine gleichrangige

Auseinandersetzung mit dem Thema und den Einwendungen (Linienverbesserung, höhere Geschwindigkeiten, Rückbau drittes Gleis unwirksam, +30 Züge/Tag nur durch das Vorhaben ohne Berücksichtigung des Vollausbaus, etc.) erblickt werden. Damit erfolgt aber keine der oben angeführten Judikatur entsprechende Auseinandersetzung mit widerstreitenden Gutachten, weshalb der Bescheid auf einer rechtswidrigen Beweiswürdigung beruht.

Überdies stellt das Nichtvorliegen transparenter Zahlen seitens der Antragstellerin einen Verfahrensmangel dar, der zur Rechtswidrigkeit des Bescheides führt und das subjektive Recht auf Einhaltung von Umweltschutzvorschriften verletzt .

Seite 51:

Die Behörde führt nur allgemein aus, worin der Sinn und Zweck des Untersuchungsrahmens liegt. Die Feststellung, dass der Untersuchungsrahmen aber sachlich gerechtfertigt ist, bleibt zur Gänze unbegründet und ist daher rechtswidrig.

Seite 52:

Zur Behandlung des Themas Lärm gilt das gleiche wie oben zu S 46ff zur Kapazität angeführte Vorbringen: Die Behörde unterlässt es sich inhaltlich mit den widerstreitenden Ergebnissen auseinanderzusetzen und zu begründen, warum sie jeweils dem anderen Gutachten den Vorzug gibt und missachtet dadurch die vom VwGH vorgegebenen Verfahrensgrundsätze.

Seite 52:

Die Behörde behauptet den Inhalt des Mediationsvertrags berücksichtigt zu haben, nimmt aber nirgends Bezug auf dessen Inhalt, ja es hat sogar in der mündlichen Verhandlung die wesentliche gutachterlich Aussagen enthaltende Mappe 5 gefehlt, welche die UV-Gutachter nach eigenen Angaben nicht gekannt haben. Die unbegründete Behauptung, dass mit dem Vorhaben keine Vorwegnahme der Ergebnisse des Mediationsverfahrens erfolge ist unrichtig, da rechtlich wie fachlich widerlegt: wieder wird die Judikatur des VwGH willkürlich ignoriert und anstatt einer HL-Strecke eine nach dem Willen der Projektwerberin nur eingleisige Strecke bewilligt.

Seite 54:

Die Behörde verkennt weiters zu unrecht, dass es sich beim GA QUIRCHMAYR

vom 27.01.2010 um neue Tatsachen handelt, die bisher im Verfahren noch nicht hervorgekommen sind (Nachweis, dass der Begegnungsverkehr der Züge eine Erhöhung des Schallpegels um 3dB, um 5 dB bei Mehrfachreflexionen durch Erhöhung der Zuglänge um +25% und damit eine Änderung des gewohnten Geräuschbildes bewirkt). Überdies wurde dieses Gutachten nicht ins Parteiengehör gebracht. Dessen Würdigung ist jedenfalls rechtswidrig.

Seite 56:

Das bereits zur Kapazität und zum Lärm angeführte Vorbringen gilt auch für das hier behandelte Thema des Kurortestatus: Die Behörde zitiert eine Aussage von NEUBERGER aus der Verhandlungsschrift vom Oktober 2009, ignoriert aber die erst danach erstatteten Gutachten von LERCHER II und III inhaltlich zur Gänze und nimmt daher eine rechtswidrige Abwägung der Gutachten vor.

Seite 58:

Auch die im Verfahren vorgelegten Gutachten zur erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wurden, obwohl entscheidungserheblich (erhebliche Beeinträchtigung wurde festgestellt) und darüber hinaus obwohl aufgrund des verfassungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots verpflichtend zu berücksichtigen, nicht gewürdigt. Damit liegt aber nicht nur eine unrichtige Beweiswürdigung und ein Begründungsmangel, sondern auch Verfassungswidrigkeit vor, da die Interessen des Landes Salzburg in Form des Salzburger Naturschutzgesetzes wie auch des Salzburger Kurortgesetzes HKG 1997 nicht berücksichtigt wurden.

Seite 58:

Die Behörde nimmt Bezug auf die Anträge des Beschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung und meint, diese bezögen sich nur auf einen Fragenkatalog zu Landschaftsbild und Artenschutz. Damit verkennt die Behörde aber die eigene VHS (die Anträge beziehen sich auf den Vorhabensbegriff, die Leistungsfähigkeit der Strecke, die Lärmauswirkungen und die Unanwendbarkeit der SchIV, die Prüfung der Kurorte und deren niedrige Lärmgrenzwerte) und speist das Begehren aktenwidrig, lapidar und unbegründet ab. Die gestellten Anträge des Beschwerdeführers in der mündlichen Verhandlung wie auch in der Stellungnahme vom 14.01.2010 wurden zu Unrecht nicht behandelt und sind daher nach wie vor offen.

Zusammenfassend erfolgt daraus, dass der beschwerdegegenständliche Bescheid auch an Rechtswidrigkeit infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften leidet.

Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung

gemäß § 30 Abs. 2 VwGG

Im Verfahren wurden umfassende Beweise dafür erbracht, dass bereits heute, insbesondere nachgewiesen für Bad Gastein, eine über den Grenzwerten liegende Lärmbelastung vorliegt.

Bereits aus dem Mediationsverfahren ist aus dem GA TAS SCHREINER (Lärmstudie Grüne Kiste, EZ 005; Blg .14 dieses Verfahrens) – im übrigen dasselbe Sachverständigenbüro wie im UVP-Verfahren – bekannt, auf welche Art und Weise die Schallausbreitung im Raum Bad Hofgastein und Bad Gastein stattfindet und wie sich die Lärmbelastung darstellt. Da sich bekanntermaßen die Ausbreitung des Schalls in Alpentälern völlig anders verhält als im Flachland (siehe heute wieder bestätigt durch LERCHER I-III Blg. .16, .30, .40) ist bereits aus dieser Lärmstudie erkennbar, dass etwa der Bad Gasteiner Ortsteil Remsach, der sich direkt gegenüber des Vorhabens befindet sowie die in seinem Umfeld vorhandenen Erholungseinrichtungen unmittelbar von den Lärmauswirkungen betroffen sind. Die Isophonenkarte von TAS SCHREINER aus dem Mediationsverfahren (Blg .29) zeigt auf, dass aufgrund der topographischen Verhältnisse die Lärmbelastung in größerer Entfernung höher ist, als im Nahbereich. Sie zeigt auch auf, dass der Lärmpegel in Bad Gastein bei gleicher Lärmquelle(!) mit 60 dB bereits jetzt um 5 dB höher liegt, als in Bad Hofgastein. All dies wurde von der mitbeteiligten Partei im Mediationsverfahren selbst erhoben und ist daher als bekannt vorauszusetzen.

QUIRCHMAYR hat nachgewiesen, dass die Lärm-Auswirkungen von +6 dB am südlichen Projektsende bei NMP5 durch Lärmschutzwände nicht beherrschbar sind. Auf der gegenüberliegenden Talseite auf Bad Hofgasteiner Gebiet beim NMP7 Gadaunern bleibt eine nicht unerhebliche Zunahme von +3 dB bestehen. Die nicht beherrschbaren Lärmauswirkungen am südlichen Projektsende wirken folglich des Endes des Bauabschnittes frei auf die restliche südliche Tallandschaft ein. Berücksichtigt man weiters, dass an den Projektsenden auch die Lärmschutzwände enden, so ist an beiden anschließenden Bereichen mit einer deutlichen Erhöhung der Schallimmissionen zu rechnen, wobei für Bad Gastein gilt, dass diese bereits aufgrund der Topographie um 5 dB höher liegen (GA QUIRCHMAYR Blg .43).

Ebenso im Verfahren nachgewiesen wurde, dass in Bad Gastein die bestehenden Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung SchIV, die 5 dB über den

Grenzwerten für Wohngebiete und mindestens 15 dB über den Grenzwerten für Kurgebiete liegen, bereits längst überschritten werden (TAS SCHREINER flächige Schallmessungen im Mediationsverfahren, Blg ./29; GA ROTHBACHER, aktuelle Messungen in Bad Gastein, Blg ./20). Ähnliche aktuelle Werte für das Gemeindegebiet von Bad Hofgastein fehlen zwar im Verfahren, jedoch ist davon auszugehen, dass auch am anderen Projektsende hohe Lärmwerte im Bestand vorliegen bzw durch das Vorhaben erreicht werden. So hat die BVFS etwa im Mediationsverfahren auf der direkt gegenüber dem Vorhaben liegenden Hangseite im Gemeindegebiet von Bad Hofgastein beim Gasthof Gamskar, gelegen am beliebten Gasteiner Höhenweg, Spitzenpegel mit 83,7 dB und damit weitaus höhere Werte als im Nahbereich der Strecke gemessen (GA BVFS Schallmessung im Mediationsverfahren am Messpunkt GH Gamskar Blg ./34).

Daraus kann daher nur ein Schluss gezogen werden: Die zusätzliche Lärmbelastung, die sich einerseits aus dem Vorhaben laut UVE selbst ergibt (ergo Lärmschutzmaßnahmen bzw nicht beherrschbare Schallimmissionen) und die über Gegen-Gutachten nachgewiesen weitaus zu gering angenommen wurde, kann in den angrenzenden nördlichen und südlichen Streckenabschnitten, für die kein zusätzlicher Lärmschutz vorgesehen ist, nur zu einer weiteren Verschärfung der ohnedies bereits über die SchIV-Grenzwerte belasteten Situation führen. Also in jenen Bereichen in denen aufgrund des Kurortestatus der Gemeinden um mindestens 15 dB niedrigere Grenzwerte zu erreichen sind als gemäß der SchIV, nicht einmal deren Werte eingehalten werden können.

Es konnte daher nachgewiesen werden, dass jegliche Lärmgrenzwerte, sei es SchIV, Wohngebiet oder Kurort, zumindest in Bad Gastein nachgewiesen bereits weit überschritten sind und würde die Umsetzung des Vorhabens zusätzliche erhebliche Belastungen jenseits dieser Grenzwerte mit sich bringen. Erst recht unter Berücksichtigung unter dem hier nicht einbezogenen Gesichtspunkt einer HL-Strecke und vielmehr noch unter Berücksichtigung des Vollausbaus der Strecke.

Aus der daraus ableitbaren umweltmedizinischen Notwendigkeit heraus hat sich LERCHER in seinen Gutachten I-III (Blg ./16, ./30, ./40) damit in eindrucksvoller Art und Weise auseinandergesetzt. LERCHER hat darin nachgewiesen, dass, bezogen auf die Nachtstunden und den überwiegenden Anteil an immer längeren und schwereren Güterzügen, bereits der Bestand aus gesundheitlicher Sicht als so problematisch einzuschätzen ist, dass ein weiterer Zuwachs der Belastung über die derzeitige Ist-Situation hinaus jedoch als nicht mehr tragbar zu beurteilen ist – unabhängig vom Ausmaß des Zuwachses. Es können bereits jetzt nachteilige

Gesundheitsauswirkungen nicht mehr mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden und ist jede weitere Belastung potentiell gesundheitsschädigend.

LERCHER resumiert in seinem GA III Blg ./40 abschließend:

„Die fachliche Grundlage der SchIV, welche einen Schienenbonus - undifferenziert – auch unter diesen Belastungs-Umständen fordert, entspricht nicht mehr dem Stand des Wissens zum Schutz vor Gesundheitsgefahren und der Schienenbonus darf deshalb in diesem Verfahren nicht zur Anwendung kommen. Das wurde korrekterweise auch vom zuständigen Amtsarzt Dr Untner und dem Landeshygieniker Dr König bereits festgestellt.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Kurortbezirks und der höheren gesundheitlichen Vulnerabilität der Kurortnutzer ist die nächtliche Lärmbelastung durch die Güterzüge bereits im letzten Jahrzehnt an die Grenze der gesundheitlichen Belastung und Störung der Schlafqualität gestoßen.

Unter keinen Umständen ist ein Volumen von 198 Zügen/Tag und 84 Güterzügen/Nacht (=10.5 Güterzüge/h) – wie in Prognose 2025 vorgesehen - auf der existierenden Bahntrasse aus gesundheitlicher Sicht zur Genehmigung fähig.

Vielmehr muss die ÖBB die Umsetzung von Plänen zum unterirdischen Trassenneubau beschleunigen, welche zu einer Entlastung insbesondere des Kurorts Bad Gastein aber ebenso des weiteren Talbereichs von Bad Hofgastein vom Schienengüterverkehr beitragen soll.“

Zum Kurortestatus führte LERCHER im GA II, S. 13 – 15 und im GA III, S. 10. aus, dass eine Aberkennung des medizinisch begründeten und erforderlichen Kurortestatus mit seinen besonders niedrigen Lärmgrenzwerten fachlich sehr wohl berechtigt sei.

Aus dieser medizinisch begründeten, eine Gesundheitsgefährdung nicht ausschließbaren Beurteilung, der Gefährdung des Kurortestatus – das Kapital der Gasteiner – und aus den nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Auswirkungen (GA ST. GALLEN Blg ./7) einer weiteren Verschlimmerung der Lärmsituation heraus, muss von einer unvertretbaren Beeinträchtigung geschützter Rechtsgüter, insbesondere der Unversehrtheit der körperlichen und geistigen Gesundheit wie auch des Eigentums, ausgegangen werden, die nur schwer oder gar nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

Für eine Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung ist es gemäß § 30 Abs 2 VwGG Voraussetzung

- insoweit dem nicht zwingende öffentliche Interessen entgegenstehen und
- nach Abwägung aller berührten Interessen
- mit dem Vollzug oder mit der Ausübung der mit Bescheid eingeräumten Berechtigung durch einen Dritten für den Beschwerdeführer ein unverhältnismäßiger Nachteil verbunden wäre.

Nach wie vor wird der Bahnverkehr über die alte Angerschluhtbrücke abgewickelt. Auch wenn die Lebensdauer des Bauwerks angeblich langsam dem Ende zugeht – genaueres ist nicht bekannt – so hat die Projektwerberin doch bereits Vorsorge durch die neue Brücke getroffen. Eine Gefährdung des bestehenden Betriebes wurde nie behauptet und wäre dies auch fahrlässig gewesen. Es können daher keine entgegenstehenden öffentlichen Interessen erblickt werden, die den aufgezeigten Nachteil durch Bewilligung und Freigabe zum Betrieb aufwiegen könnten.

Der Beschwerdeführer beantragt daher

ANTRAG

Es wird daher beantragt der Beschwerde die aufschiebende Wirkung gemäß § 30 Abs. 2 VwGH zuzuerkennen.

III. A N T R Ä G E

Es werden die nachfolgenden Anträge gestellt:

1. **Der Verwaltungsgerichtshof möge der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkennen.**
2. **Der Verwaltungsgerichtshof möge den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufheben.**
3. **Der Verwaltungsgerichtshof möge den Bund als Rechtsträger der belangten Behörde zum Kostenersatz gemäß nachstehendem Kostenverzeichnis bei sonstiger Exekution zu Händen des ausgewiesenen Vertreters verpflichten.**

Salzburg, am 03.05.2010

Dr. Wolfgang Wiener, Landesumweltanwalt

vertreten durch

Dr. Wolfgang Maria Paumgartner, Rechtsanwalt

Kostenverzeichnis:

Schriftsatzaufwand	€ 1106,40
Eingabengebühr	<u>€ 220,--</u>
Summe	€ 1326,40

Beiliegend der Überweisungsbeleg vom 03.05.2010 über € 220,00 an das Finanzamt für Gebühren und Verkehrssteuern Wien, wobei der unterfertigende Rechtsanwalt durch seine Unterschrift auch bestätigt, dass am 03.05.2010 der Überweisungsauftrag unwiderruflich erteilt wurde.