



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-820.338/0001-IV/SCH2/2013 DVR:0000175

Wien, am 7. März 2013

**ÖBB Strecke Rosenheim – Salzburg; km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900
3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg;
Neubau der Saalachbrücke
Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b Abs 2, 24 Abs 1 und 24f UVP-G 2000**

Bescheid

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7.12.2011 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren und Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b Abs 2, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanderwendung der im Spruch angeführten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG vom 24.11.2011, der erforderlichen Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31.8.2012, unter Vorschreibung der in Spruchpunkt A.III. angeführten Nebenbestimmungen, wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung

I.1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) zur Verwirklichung des Vorhabens „Neubau der Saalachbrücke“ von km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900 der ÖBB Strecke Rosenheim – Salzburg im Rahmen des 3-gleisigen Ausbaus Freilassing – Salzburg nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, des unter Spruchpunkt II. angeführten Sachverhalts, der

im Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen und Befristungen) sowie der unter Spruchpunkt V. angeführten, mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen), erteilt.

I.2. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

I.3. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

II. Beschreibung des Vorhabens

II.1. Gegenstand des Vorhabens „Neubau der Saalachbrücke“ ist die Errichtung des auf österreichischem Staatsgebiet gelegenen Teiles einer eingleisigen Eisenbahnbrücke flussaufwärts neben der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Saalach einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Damit erfolgt der 3-gleisige Lückenschluss von km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900 der ÖBB-Strecke Rosenheim – Salzburg im Zusammenhang mit dem 3-gleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Freilassing – Salzburg, wodurch das Nahverkehrskonzept in vollem Umfang betrieblich nutzbar wird.

II.2. Die Genehmigung bezieht sich auf die in den Einreichunterlagen (Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere sind von der Genehmigung umfasst:

- Errichtung des Brückenbauwerks „Saalachbrücke“ samt Errichtung des Gleises 4 auf diesem Brückenbauwerk
- Errichtung der Lärmschutzwand auf der bestehenden Saalachbrücke l.d.B. von km 82,757 bis km 82,854
- Errichtung eines neuen Einfahrsignals „Freilassing“ bei km 82,849
- Errichtung von Telekommunikationsanlagen
- Errichtung sonstiger Energie-, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen

II.3 Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG zur Wiederherstellung bestehender Verkehrsanlagen und Wasserläufe, wie im Projekt dargestellt, auf ihre Kosten verpflichtet ist.

II.4. Die der Genehmigung zugrunde liegenden **Unterlagen** ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden Bauentwurf im Sinne des § 31b EibG idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis des Bauentwurfs, Plannummer 30-SB00-95-000-00 (Einlagenverzeichnis).

II.5. Durch das Vorhaben sind nachstehende Gemeinden als **Standortgemeinden** berührt:

- Gemeinde Wals-Siezenheim
- Stadtgemeinde Salzburg

II.6. Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen **Trassenverlauf** betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in dem beim Bundesministerium für Verkehr, beim Amt der Salzburger Landesregierung und bei den Standortgemeinden aufliegenden Bauentwurf, der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellt, ausgewiesenen Geländestreifen im Umfang des sich aus dem Bauentwurf ergebenden Flächenbedarfs für die Bestandsgleise zuzüglich des projektgegenständlichen dritten Gleises und der durch die drei Streckengleise ausgelösten Bauverbotsstreifen links und rechts der Bahn in der Gemeinde Wals-Siezenheim und der Stadt Salzburg.

II.7. Die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren mit behandelten und von der Genehmigung mit umfassten **wasserrechtlichen Belange** im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG beziehen sich insbesondere auf nachstehende, durch die Bauausführung der Eisenbahnanlagen notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen:

- Errichtung des Brückenbauwerks „Saalachbrücke“

III. Nebenbestimmungen

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

III.1. Allgemeine Vorschreibung

Das Vorhaben ist bis **31.3.2016** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

III.2. Vorschreibungen für die Bauphase

III.2.1. aus der Sicht der Umweltmedizin

Die Errichtung der Lärmschutzwände hat am Beginn der Bauphase zu erfolgen. Der Einbau von Lärmschutzfenstern mit Schalldämmlüftern ist vor Beginn der Bauphase anzubieten.

III.2.2. aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes

2.2.1. Für die Errichtung des Bauwerks auf österreichischer Seite sind Vorgaben hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz von lärmarmen Baugeräten und hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten wie folgt zu berücksichtigen:

- Die Arbeitszeit auf der Baustelle ist grundsätzlich auf Werktage von Montag –Freitag in der Zeit von 06:00-19:00 Uhr und am Samstag in der Zeit von 06:00-15:00 Uhr einzuschränken. Begründete Ausnahmen, wie z. B. die Herstellung betrieblicher Anschlüsse in der verkehrsarmen Zeit oder die Fertigstellung von Betonierarbeiten, sind gestattet.

- Zur Berücksichtigung eines lärmarmen Baubetriebes sind für die Durchführung von Bauarbeiten Baumaschinen und Geräte einzusetzen, die in schalltechnischer Hinsicht den Bestimmungen der EU-Richtlinie 2000/14/EG entsprechen und die Anlieferung und der Abtransport von Materialien nur mit lärmarmen LKWs, entsprechend der EU-Richtlinie 70/157/EWG bzw. der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung (KDV) erfolgen.
- Notwendige Abweichungen von den Bauarbeitszeiten sowie von den Grundsätzen des lärmarmen Baubetriebes sind unter Angabe der Begründung und der voraussichtlichen Dauer den betroffenen Nachbarn (über die Gemeinden) rechtzeitig bekannt zu geben.

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

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

- Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation LA_{eq}	Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm
<hr/>	
Tagzeit (06:00-19:00 Uhr):	
≤ 55 dB	60 dB für L_r , Bau
> 55 dB	65 dB für L_r , Bau
Abendzeit (19:00-22:00 Uhr):	
≤ 55 dB	55 dB für L_r , Bau
> 55 dB	60 dB für L_r , Bau
Nachtzeit (22:00-06:00 Uhr):	
generell	50 dB für L_r , Bau 45 dB für Dauergeräusche (Pumpen, Lüfter)

- im Überschreitungsfall sind einvernehmlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auszuführen oder sonstige zielführende Konsequenzen zu treffen.

2.2.4. Über die in den Punkten 2.2.1. bis 2.2.3. angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur späteren Einsichtnahme zu sammeln.

2.2.5. Vor Baubeginn sind zur Absicherung möglicher Gebäudeschäden durch den Baubetrieb bautechnische Beweissicherungen mit Risskartierung für Gebäude im Abstand von 50 m von der Bahntrasse vorzunehmen.

2.2.6. Für die Errichtung des Bauwerks auf österreichischer Seite sind Vorgaben hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes mit Auswahl des Bauverfahrens mit Einsatz von erschütterungsarmen Baugeräten wie folgt zu berücksichtigen:

- Hinsichtlich eines erschütterungsarmen Baubetriebes sind die in Tabelle 25 des Gutachtens über den Schutz vor Erschütterungsimmissionen des Herrn Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser, Wien, vom 06. August 2004, Zl. 1120/0425, angeführten Unbedenklichkeitsentfernungen für verschiedene Bautätigkeiten einzuhalten. Bei eventuell notwendigen Unterschreitungen der Unbedenklichkeitsentfernungen von Bauarbeiten zu gefährdeten Objekten sind unter besonderer Überwachung mit Immissionskontrolle im Einvernehmen mit der Bau-Kontaktperson zusätzliche Schutzmaßnahmen vorzunehmen und den betroffenen Eigentümern und Bewohnern bekannt zu geben.

2.2.7. Unter Hinweis auf die Anforderungen nach dem obigen Punkt 2.2.6. sind ausreichende Erschütterungsschutzmaßnahmen zu treffen, dass die maximale resultierende Schwinggeschwindigkeit $v_{R,max}$ nach ÖNORM S 9020 an den Fundamenten von Objekten für länger andauernde Ereignisse den Wert von 4 mm/s und für jeweils kurzzeitige Ereignisse (Sprengungen) den Wert von 10 mm/s nicht überschreitet.

III.2.3. aus der Sicht der Wasserbautechnik

2.3.1. Im Zuge des Baues zerstörte Dämme im Bereich des rechten Vorlandpfeilers sind gleichwertig zum Bestand wieder herzustellen.

2.3.2. Im Zuge des Brückenbaues zerstörte Profilmesspunkte sind im Einvernehmen mit dem Kraftwerksbetreiber auf Kosten des Konsenswerbers (ÖBB) wieder zu errichten.

2.3.3. Eintiefungen im potentiell vom Bau berührten Bereich – das ist der Abschnitt von der Sohlsicherung der bestehenden Eisenbahnbrücke bis 30 m gerinneaufwärts, die zu Standsicherheitsproblemen der Ufersicherung oder der Brückenfundamente führen können - sind sachgerecht (Verfüllung und Abdeckung mit Wasserbausteinen Mindestgewicht 3 t) zu sanieren.

2.3.4. Drainagen und Entwässerungsgräben des Kraftwerks Rott im Bereich der Bauarbeiten – rechtes Ufer Vorlandpfeiler und Widerlager – sind auf Baudauer in ihrer Funktion aufrecht zu erhalten und bei allfälliger baulicher Berührung in einem dem ursprünglichen Zustand gleichwertigen Zustand wieder herzustellen.

2.3.5. Die Baustellenzufahrt ist bis HQ100 Winter (+ Freibord) hochwassersicher auszuführen. Dies kann durch eine entsprechende Anrampung der Vorschüttung im Uferbereich oder durch einen mobilen Verschluss, der jeweils nach Beendigung der Tagesarbeit eingebracht wird, erfolgen.

2.3.6. Die temporäre Hochwassersicherung der Rückstaudämme in den kritischen Bauphasen I und III (Ufervorschüttungen) hat durch temporäre Hochwasserschutzelemente (z.B. Sandsäcke), die in der gesamten kritischen Bauzeit bestehen bleiben, zu erfolgen. Dabei ist vom Beginn der Spiegelaufrhöhung im Baustellenbereich Saalach-km 2,95 bis km 3,2 eine Höhe der Ufersicherung auf mind. HQ100 Winter +0,5 m Freibord herzustellen. Die genauen Abmessungen dieses tempo-

rären Hochwasserschutzes sind auf Basis der vorliegenden Spiegelberechnungen (hydraulische Berechnung – Überarbeitung Mai 2012 / Büro Flögl) und einer aktuellen Vermessung der bestehenden Damm-OK festzulegen.

III.2.4. aus der Sicht der Ökologie und der Gewässerökologie

2.4.1. Die in den Einreichoperaten formulierten Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Vorhabens sind umzusetzen.

2.4.2. Die wie folgt lautenden, in den Unterlagen betreffend den Fachbereich Gewässerökologie der Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G enthaltenen Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Vorhabens, sind umzusetzen:

- Alle betroffenen Wasserberechtigten und Wasserrechtsinhaber, sowie alle Fischereiberechtigten sind rechtzeitig und nachweislich mindestens drei Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen zu informieren.
- Treibstoffe, Öle, Schmierstoffe etc. dürfen im Nahbereich des Gewässers weder gelagert noch manipuliert werden. Für die Lagerung von derartigen Stoffen müssen entsprechende Lager- sowie Manipulationseinrichtungen hergestellt werden. Kraftfahrzeuge mit StVO Zulassung müssen außerhalb des Baustellenbereichs betankt werden. Fahrzeuge und Maschinen ohne StVO Zulassung sind vor Ort von Kleintankfahrzeugen (mit StVO Zulassung), die mit doppelwandigen Behältern ausgestattet sind, auf speziell zum Untergrund hin abgedichteten Betankungsflächen zu betanken. In direkt am Gewässer eingesetzten Baugeräten müssen umweltgerechte Schmiermittel und Öle eingesetzt werden. Vor Ort dürfen keine Reparaturen an Maschinen und Geräten durchgeführt werden. Betonverschmutzte Fahrzeuge und Arbeitsgeräte dürfen nicht im Gewässer oder in Gewässernähe gereinigt werden. Baustoffe und Hilfsstoffe sind sachgemäß zu lagern. Für den Fall von Störfällen müssen entsprechenden Mengen an Gegenmaßnahmen (z.B. Ölbindemittel) vorgehalten werden. Das Baustellenpersonal muss über Standort und Anwendung dieser Mittel entsprechend geschult werden.
- Das in die Spundwandkästen eintretende Grund-, Saalach- und Niederschlagswasser muss auf seine Trübung untersucht und bei Bedarf in Absetzbecken gepumpt werden. Nach Absetzen der Feinsedimente wird es von dort aus in die Saalach zurückgeführt.
- Der Aushub der Sohlsicherung muss mittels Baggern mit Greifern durchgeführt werden, um das Ausschwemmen von Material während des Hochhebens möglichst gering zu halten. Während der Sohlsicherung und den Bau- bzw. Rückbauarbeiten der beiden Arbeitsplattformen dürfen maximal zwei Bagger gleichzeitig im Gewässer zum Einsatz kommen, um die Menge der mobilisierten Schwebstoffe auf ein Minimum zu reduzieren.
- Das im Zuge der Sohlsicherung entnommene Grobgeschiebe wird zunächst für die Errichtung der Arbeitsplattformen genutzt. Beim Rückbau dieser ist das Material dem Fluss wieder zuzuführen, um ein Geschiebedefizit zu verhindern. Die Rückgabe hat in Absprache mit der Bundeswasserbauverwaltung im Unterwasser des KW Rott oder in der Salzach zu erfolgen. Vor Beginn der Arbeiten ist der zuständigen Behörde ein Konzept über den Rückgabeort des Materials vorzulegen. Das aus der Saalach entnommene Feinsediment ist fachgerecht zu entsorgen.
- Nach Beendigung der Bauarbeiten ist die Fischwanderhilfe des KW Rott in Absprache mit dem Kraftwerksbetreiber zu begehen und hinsichtlich Verschlammungen bzw. Kolmatierungen zu begutachten. Der Zustand ist fotografisch zu dokumentieren und bei Bedarf

sind Maßnahmen zur Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit der Fischwanderhilfe zu ergreifen.

- Die von den Bauarbeiten betroffenen Uferbereiche sind in Absprache mit der Bundeswasserbauverwaltung möglichst rau und strukturreich wieder herzustellen, wobei zumindest kleinräumige Einstandsmöglichkeiten für die Fischfauna entstehen sollen.

2.4.3. Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Ökologische Bauaufsicht gem. den Vorgaben der RVS 04.05.11 „Umweltbaubegleitung“ zu bestellen und der Behörde bekannt zu geben.

2.4.4. Die ökologische Bauaufsicht hat die Einhaltung aller ökologischen und umweltrelevanten, im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der Bescheidauflagen vor und während des Baus sowie betreffend die Nachsorge des Bauvorhabens, die Umsetzung aller Maßnahmen zum Schutz des Naturraumes und die Durchführung der Rekultivierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen. Den Anweisungen der ökologischen Bauaufsicht ist Folge zu leisten.

III.2.5. aus der Sicht des Ortsbildes sowie der Sach- und Kulturgüter

Für die technische und gestalterische Konzeption der Lärmschutzwand einschließlich deren Tragkonstruktion – vorgesehen an der nördlichen Front der bestehenden Bahnbrücke – ist zwingend die Erarbeitung von Varianten erforderlich. Unter Einbindung eines Gestaltungsbeirates der Gemeinde Wals-Siezenheim und der Stadt Salzburg muss jene Lösung erarbeitet werden, die zu einer qualitativ und dem Kulturgut entsprechenden Lösung führt.

III.3. Vorschriften für die Betriebsphase

III.3.1. aus der Sicht der Umweltmedizin

Für außerbetriebliche Ereignisse ist vor Inbetriebnahme der Behörde ein Störfallkonzept vorzulegen.

III.3.2. aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes

3.2.1. Die im vorliegenden Einreichprojekt 2011 linksseitig der Bahn an der Nordseite der Saalachbrücke in einer Höhe von 1,0 m über Schienenoberkante (SOK) vorgesehene Lärmschutzwand ist an die im ÖBB-Projekt S-Bahn Salzburg der Strecke Rosenheim –Salzburg linksseitig vorgesehene Lärmschutzwand 1 (bei km 82,854) fugendicht anzuschließen.

3.2.2. Die durch den Schienenverkehr auf der Projektstrecke in Aufenthaltsräumen von Wohnobjekten auftretenden Erschütterungsimmissionen sind durch geeignete Maßnahmen möglichst niedrig zu halten. Als Zielwert gilt die Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012. Die Kriterien der ÖNORM für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ dürfen keinesfalls überschritten werden. Die in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Abschnitt Lieferung der S-Bahn Salzburg mit Bescheid BMVIT-820.083/0007-II/SCH2/2005 vom 07. Juni 2006 enthaltenen erschütterungsschutztechnischen Maßnahmen, wie der Einbau von Unterschottermatten (USM) für Gleis 1 und Gleis 2 im Bereich von km 82,827 bis km 825,941, sind herzustellen. Im Anschluss sind im Bereich des Brückenbauwerks der Saalachbrücke dem Stand der Technik entsprechende Gleisbettmatten einzubauen.

III.3.3. aus der Sicht der Wasserbautechnik

Bis zur Inbetriebnahme ist ein Störfallplan zu erstellen, der die Vorgangsweise bei Austritt von wassergefährdenden Stoffen regelt. Der Eintrag in die Saalach oder ins Grundwasser ist nach Stand der Technik zu verhindern. Im Störfallplan ist zu regeln, dass die Ableitungen von der Brücke in die Saalach kurzfristig verschlossen werden können. Weiters ist der Informationsablauf und die Beiziehung von externen Organisationen (z.B. Freiwillige Feuerwehr) festzulegen. Im Zuge von Störfällen belastete Böden sind auszutauschen.

III.4. Vorschreibungen betreffend Maßnahmen der Beweissicherung und Kontrolle

III.4.1. aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes

Bauphase:

4.1.1. Zur Kontrolle der Einhaltung der im Abschnitt zwingend erforderliche Maßnahmen angeführten

Baulärm-Immissionsgrenzwerte sind während der Bauphase punktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:

- Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen nach ÖNORM S 5004 vorzunehmen.
- Die Messungen des „reinen“ Baulärms sind grundsätzlich jeweils kurzzeitig, in einer für den vorliegenden Baubetriebslärm ausreichenden Dauer, unter Beobachtung eines Messtechnikers zur Erkennung und Registrierung der maßgeblichen Baulärmquellen in Pausen oder unter Ausschaltung von sonstigen Störgeräuschen (sonstiger Straßenverkehrslärm, Bahnlärm, Fluglärm usw.) vorzunehmen.

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

4.1.3. Zur Kontrolle der Einhaltung der im Abschnitt zwingend erforderliche Maßnahmen für Erschütterungsschutz für die Bauphase zwingend erforderlichen Maßnahme angeführten Immissionsgrenzwertes für Bauerschütterungen sind während der Bauphase punktuell Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:

- Untersuchungen der Erschütterungsauswirkungen durch den Baubetrieb und Rammtätigkeiten haben bei Unterschreitung der Unbedenklichkeitsentfernungen von Bautätigkeiten zu gefährdeten Objekten zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Erschütterungen sind zusätzlich bei Objekten der Beschwerdeführer Kontrollmessungen vorzunehmen.
- Im Fall von Überschreitungen des Grenzwertes für Bauerschütterungen sind für die maßgebliche Baugeräte oder Bautätigkeiten gemeinsam mit der Bau-Kontaktperson geeignete zusätzliche Maßnahmen festzulegen.

4.1.4. Über die Ergebnisse der Schalluntersuchungen und der Erschütterungsuntersuchungen während der Bauphase und den daraus abgeleiteten spezifischen Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme aufzubewahren.

Betriebsphase:

4.1.5. Nach Fertigstellung des Projektes und Fertigstellung sämtlicher bahnseitiger Schallschutzmaßnahmen sind Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen im folgenden Umfang vorzunehmen:

- Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel LA_{vmx} (Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels LA_{E} der Vorbeifahrt.
- Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2025 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA_{eq} bzw. als Beurteilungspegel L_r des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen. Anhand der Ergebnisse ist der Objektschutzplan mit Nachbar- und Fassadenverzeichnis neu zu adaptieren und der Behörde vorzulegen.
- Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten im schalltechnischen Einflussbereich des Projekts im ausreichenden Umfang vorzunehmen.

4.1.6. Nach Fertigstellung und Betriebsaufnahme sind nach einer angemessenen Einfahrperiode (mindestens 6 Monate) Kontrollmessungen der durch den Bahnbetrieb auf der 3-gleisigen Strecke der S-Bahn Salzburg tatsächlich auftretenden Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen als Nachweis der Erfüllung der Prognosen für „guten Erschütterungsschutz“, zumindest jedoch für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012 vorzunehmen. Die Messungen sind zumindest an repräsentativen Punkten in den Objekten Saalachstraße Nr. 59-59a und Saalachstraße Nr. 55 vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind samt den daraus nach ÖNORM S 9012 bzw. ON-ISO 2631-1 und 2631-2 ermittelten Beurteilungsgrößen in einem Bericht der Behörde vorzulegen.

4.1.7. Über die Ergebnisse der nach den Punkten 4.1.5. und 4.1.6. vorgenommenen Überprüfungen und Kontrollmessungen sind der Behörde entsprechende Berichte vorzulegen.

III.4.2. aus der Sicht der Wasserbautechnik

4.2.1. Zum Nachweis, dass die Grundwasserverhältnisse nicht nachteilig beeinflusst werden, sind ca. im Querschnitt der neuen Brücke 2 Messpegel im Abstand von 10 und 30 m zum rechten Ufer zu errichten und der Grundwasserstand durch zumindest wöchentliche Ablesung im Zeitraum 3 Monate vor Baubeginn bis 6 Monate nach Fertigstellung der Grundbauarbeiten in diesem Bereich aufzuzeichnen. Diese Aufzeichnungen sind gemeinsam mit dem Wasserspiegel der Saalach in diesem Zeitraum der Behörde vorzulegen.

4.2.2. Im Profil der neuen Brückenachse und 15 und 30 m gerinneaufwärts ist je ein Sohlprofil der Saalach vor Beginn der Bauarbeiten, nach Hochwässern ab HQ10 und nach Baufertigstellung aufzunehmen.

4.2.3. Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Kolkschutzmaßnahmen des Brückentragwerkes ist auf Bestandsdauer der Brücke durch jährliche Aufnahmen der Sohle und zusätzliche Aufnahmen nach Hochwässern ab HQ10 im Nahbereich der Brückenfundierung (1 Profil in Brückenachse, 1 Profil 10 m gerinneaufwärts) zu überprüfen.

IV. Entscheidung über das im Rahmen des Verfahrens erhobene Vorbringen

Über das im Rahmen des Verfahrens erhobene Vorbringen wird wie folgt entschieden:

1. Sämtliches gegen das Vorhaben erhobene Vorbringen wird, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder diesem durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliches Vorbringen wird **zurückgewiesen**.

V. Rechtsgrundlagen

- § 23b Abs 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 87/2009 (UVP-G 2000)
- §§ 24 Abs 1 und 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 UVP-G 2000
- § 24f UVP-G 2000

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- §§ 31, 31a, 31f, § 31g und § 20 sowie §§ 34 ff Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr. 40/2013
- § 127 Abs 1 lit b iVm §§ 38 Abs 1, 40 Abs 2 und § 12 Abs 3 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 14/2011

- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006
- §§ 44a ff und § 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51 idF BGBl. I Nr. 33/2013

Begründung

A. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens

Verfahrensablauf

Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:

Mit Schreiben vom 7.12.2011 hat die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren gemäß den §§ 23b Abs 2, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2009, unter Mitbewendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 154/2004, der §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 25/2010, unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit § 38 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2011, im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das Vorhaben „Neubau der Saalachbrücke“ im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus der ÖBB-Strecke Rosenheim – Salzburg im Abschnitt Freilassing – Salzburg von km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900 gestellt.

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

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

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

- Humanmedizin
- Lärm- und Erschütterungsschutztechnik
- Wasserbautechnik
- Ökologie einschließlich Gewässerökologie
- Raumplanung und Infrastruktur

Von der Behörde wurde auch ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Gesamtgutachten) beauftragt, wobei seitens der Koordination auch das Fachgebiet Raumplanung und Infrastruktur im Gutachten behandelt wurde.

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen mit den Behörden gemäß § 24 Abs 3 und 24 Abs 4.

Des Weiteren wurden auch die in § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 vorgesehenen Behörden und Dienststellen zu einer Stellungnahme eingeladen. In diesem Sinne wurden der Antrag und die Unterlagen den Standortgemeinden, dem Umweltanwalt des Landes Salzburg und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:

Nach Abschluss der im UVP-G 2000 vorgesehenen Verfahrensschritte für die Prüfung der Vollständigkeit der Einreichunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung wurde der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7.12.2011 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und damit das gegenständliche Vorhaben mittels Edikt vom 20.2.2012 kundgemacht.

Dieses Edikt vom 20.2.2012 wurde im redaktionellen Teil der „Salzburger Nachrichten“, der Salzburg-Ausgabe der „Kronen Zeitung“, im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kundgemacht und der Antrag samt Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. Das Edikt wurde auch an der Amtstafel der Gemeinden angeschlagen.

Dem Edikt waren der Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens zu entnehmen. Es wurde festgelegt, dass bei der Behörde und der Standortgemeinde vom 27.2.2012 bis einschließlich 13.4.2012 in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann und dass bei der Behörde in diesem Zeitraum von jedermann schriftlich eine Stellungnahme eingebracht beziehungsweise von Parteien Einwendungen erhoben werden können. Auf die Parteistellung von Bürgerinitiativen gemäß § 19 UVP-G 2000 wurde hingewiesen.

Ebenso wurde auf den Verlust der Parteistellung gemäß § 44b AVG hingewiesen, wenn nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen erfolgen.

Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass weitere Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Im Zuge der Auflage der Unterlagen zur öffentlichen Einsicht wurden bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat vom 23.2.2012
- Magistrat der Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr, vom 20.3.2012
- Landesumweltanwalt für Salzburg vom 3.4.2012
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, -Sektion V, Referat Umweltbewertung, vom 11.4.2012
- Salzburg Netz GmbH vom 11.4.2012
- Salzburg AG vom 12.4.2012
- Bayerisches Landesamt für Umwelt vom 19.4.2012
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein vom 11.5.2012
- Eisenbahn Bundesamt vom 21.5.2012
- Bayerisches Landesamt für Umwelt vom 30.5.2012
- Landesamt Berchtesgadener Land vom 10.6.2012

Die im Zuge der Auflage der Unterlagen erstatteten Stellungnahmen sowie die gemäß § 24a Abs 3 bzw. 4 UVP-G 2000 erstatteten Stellungnahmen wurden der Projektwerberin sowie im Wege der Koordination den UVP-Sachverständigen zur Kenntnis gebracht.

Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden durch die beteiligten UVP-Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens geprüft. Diese haben, aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung und der im Verfahren von der Projektwerberin für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erteilten erforderlichen Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 sowie unter Berücksichtigung der eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000, eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 vom 31.8.2012 erstellt.

Information über die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 24d UVP-G 2000 mit Schreiben der Behörde vom 24.9.2012 der Projektwerberin, den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft übermittelt und unter einem den „Trägern öffentlicher Belange“ in Deutschland (Landratsamt Berchtesgadener Land, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaftsamt Traunstein, Stadt Freilassing) zur Kenntnis gebracht.

Die Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der erforderlichen Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 wurde zusätzlich auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veranlasst.

Darüber hinaus wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt einer mit Schreiben vom 12.7.2012 auftragsgemäß der Behörde übermittelten Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 11.7.2012 zu der im Rahmen des Ermittlungsverfahrens erstatteten Stellungnahme der Salzburg AG vom 12.4.2012 mit Schreiben der Behörde vom 24.9.2012 der Salzburg AG übermittelt.

Diese hat dazu mit Schreiben vom 16.10.2012 eine weitere Stellungnahme abgegeben, in der sie im Wesentlichen die in ihrer Stellungnahme vom 12.4.2012 erhobenen Forderungen betreffend Abschluss privatrechtlicher Übereinkommen, Tragung der Beweislast, Übernahme der Instandhaltung bestimmter Uferbereiche, Abgeltung von Schäden und nachteiliger Auswirkungen resultierend aus dem Bauvorhaben, Übernahme der Verpflichtung zur Vornahme von Beweissicherungen, Übernahme der Kosten für allfällig erforderlich werdende Verlegungen von Anlagen der Salzburg AG, Abgeltung des Vorteils der Schutzfunktion des Bestandes des Kraftwerkes für die Eisenbahnanlagen u.ä. aufrecht erhalten hat.

mündliche Verhandlung

Eine mündliche Verhandlung im Gegenstand ist aus dem Grund unterblieben, da der Antrag gemäß § 44a AVG kundgemacht wurde und innerhalb der Ediktalfrist keine Einwendungen im Rechtssinn gegen das Vorhaben abgegeben wurden und von der Behörde die Abhaltung einer mündlichen Verhandlung nicht zur Erhebung des Sachverhaltes für erforderlich erachtet wurde

Vorhaben

Gegenstand des Vorhabens „Neubau der Saalachbrücke“ ist die Errichtung des auf österreichischem Staatsgebiet gelegenen Teiles einer eingleisigen Eisenbahnbrücke flussaufwärts neben der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Saalach einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Damit erfolgt der 3-gleisige Lückenschluss von km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900 der ÖBB-Strecke Rosenheim – Salzburg im Zusammenhang mit dem 3-gleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Freilassing – Salzburg, wodurch das Nahverkehrskonzept in vollem Umfang betrieblich nutzbar wird.

Ergebnis der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen

Die vorliegende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31.8.2012 wurde auf Basis der UVE einschließlich der in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen angeführten Unterlagen, insbesondere der Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 erstellt.

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen kommt zu folgendem Ergebnis:

„Die vorliegende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen basiert auf der von der Projektwerberin vorgelegten UVE sowie weiterer Einreichunterlagen, der zum Vorhaben eingegangenen Einwendungen sowie der Genehmigungskriterien des §24f UVP-G.

Die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen wurden von der Projektwerberin dargestellt und im gegenständlichen Verfahren überprüft.

Zusammenfassend ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt – unter Berücksichtigung der im Kapitel 7 dargestellten zwingend erforderlichen Maßnahmen kommt es durch die Realisierung des Vorhabens zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen eines Schutzgutes. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter inklusive deren Wechselwirkungen werden als gering oder durch das Projekt als unvermeidbar eingestuft und auf ein erträgliches Maß reduziert (z.B.: Lärmschutz auf der unter Denkmalschutz stehenden Brücke).

Es wird festgestellt, dass Emissionen nach dem Stand der Technik begrenzt werden und insbesondere Immissionen vermieden werden, die

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

Die Einwirkungsintensität durch Flächenbeanspruchung, Schadstoff- und Lärmbelastung, Trennwirkung und sonstige Wirkfaktoren, die sich aus der Verwirklichung des Vorhabens ergeben, sind unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen so gering, dass keinerlei erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima zu erwarten sind. Die Auswirkungen auf Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter werden durch die vorgesehenen Maßnahmen auf ein erträgliches Maß reduziert.

Abfälle werden – bei projektgemäßer Realisierung des Vorhabens - nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

Die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seiner Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

Auch die Auseinandersetzung mit den eingegangenen Stellungnahmen ergibt unter Berücksichtigung der zwingend erforderlichen Maßnahmen keine Gründe, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen.“

Sachverhalt

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Gutachten gemäß § 31a EisbG) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dar und werden die sich aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ergehenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann für den entscheidungsrelevanten Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auf die Beschreibungen der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen werden.

grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

Bei dem ggst. Gesamtbauvorhaben „dreigleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg; (Saalachbrücke)“ handelt es sich um ein so genanntes „Linienbauvorhaben“, das sich über die Staatsgebiete der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland erstreckt.

Bereits mit Schreiben vom 30.12.2009, GZ. BMVIT-220.164/0001-IV/SCH2/2010, hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft dem Eisenbahn-Bundesamt, nachdem dieses die Scoping-Unterlagen zum geplanten Ausbau der Eisenbahnstrecke

cke Salzburg – Freilassing übermittelt hat, mitgeteilt, dass auf Grundlage des von diesem übermittelten Planungsstandes davon auszugehen ist, dass mit keinen erheblichen negativen grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt in Österreich durch den deutschen Streckenteil zu rechnen ist und daher aus diesem Grund aus Sicht Österreichs bei Verwirklichung des Vorhabens, wie in den Scoping-Unterlagen vorgesehen, kein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren unter Beteiligung Österreichs durchzuführen ist.

Im Sinne des § 10 UVP-G 2000 betreffend grenzüberschreitende Umweltauswirkungen hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit Schreiben vom 2.3.2012, GZ. BMLFUW-UW.1.4.2/0017-V/1/2012, den mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7.12.2011 zur Genehmigung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereichten, auf österreichischem Staatsgebiet gelegenen Teil des UVP-pflichtigen Vorhabens „Neubau der Saalachbrücke“ im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus Freilassing - Salzburg an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Bundesrepublik Deutschland notifiziert.

Mit Schreiben vom 7.3.2012, GZ. 61131-611ppn/002-2300#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt der Bundesrepublik Deutschland dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mitgeteilt, dass Deutschland am UVP-Verfahren betreffend den österreichischen Teilabschnitt des „Neubaus der Saalachbrücke“ teilzunehmen wünscht.

Demgemäß hat die Behörde mit dem an das Eisenbahn-Bundesamt gerichteten Schreiben vom 4.4.2012 der Bundesrepublik Deutschland unter Einräumung einer angemessenen Frist die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 10 Abs 2 Z 2 UVP-G 2000 gegeben.

Mit Schreiben vom 21.5.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass dem Landratsamt Berchtesgadener Land, dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Bayrischen Landesamt für Umwelt (im Rahmen des grenzüberschreitenden UVP-Verfahrens) Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben und diese ersucht wurden, ihre Stellungnahmen direkt an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Des weiteren hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit die Auflage der österreichischen Planunterlagen in der Zeit vom 16.4.2012 bis 15.5.2012 in der Stadt Freilassing kundgemacht wurde, wobei allfällige Stellungnahme direkt an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten waren.

Darüber hinaus hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass auf eine weitere Stellungnahme verzichtet wird, da ein entsprechender Koordinationsbedarf derzeit nicht zu erkennen ist.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in weiterer Folge Stellungnahmen des Bayrischen Landesamts für Umwelt vom 19.4.2012 bzw. vom 30.5.2012, des Wasserwirtschaftsamts Traunstein vom 11.5.2012 sowie des Landratsamtes Berchtesgadener Land vom 18.6.2012 eingelangt sind.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund der Auflage der österreichischen Planunterlagen in der Stadt Freilassing beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie keine Stellungnahmen eingelangt sind.

Mit Schreiben vom 11.5.2012 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von der von der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom vom 15.3.2012 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine Stellungnahme im Rahmen der Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das (auf deutschem Staatsgebiet gelegene) Bauvorhaben 3-gleisiger Ausbau Strecke 5703; Freilassing – Salzburg; - Anhörungsverfahren abzugeben.

Über Ersuchen der Stadt Freilassing vom 26.3.2012 wurde die Auflage des (auf deutschem Staatsgebiet gelegenen) Bauvorhabens 3-gleisiger Ausbau Strecke 5703; Freilassing – Salzburg; - Anhörungsverfahren auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie kundgemacht, wobei allfällige Stellungnahmen bei der Stadt Freilassing oder bei der Regierung von Oberbayern einzubringen waren. Darüber hinaus ist die Auflage dieses Bauvorhabens in der Stadt Salzburg und der Gemeinde Wals-Siezenheim erfolgt.

Mit Schreiben vom 24.9.2012 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 10 Abs 3 UVP-G 2000 an das Eisenbahn-Bundesamt mit dem Ersuchen übermittelt, ehest möglich bekannt zu geben, ob aus dessen Sicht Konsultationen über mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen und allfällige Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von schädlichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu führen wären.

Eine derartige Bekanntgabe ist bislang nicht erfolgt, sodass aufgrund des seither verstrichenen Zeitraumes davon ausgegangen werden kann, dass derartige Konsultationen von Seiten der Bundesrepublik Deutschland weiterhin als nicht erforderlich erachtet werden.

B. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt (UVE samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf), das Gutachten gemäß § 31a EisbG, auf die im UVP-Verfahren erstellte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, auf die Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen sowie auf die Ergebnisse des Verfahrens betreffend grenzüberschreitende Umweltauswirkungen gemäß § 10 UVP-G 2000.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 24.11.2011 sowie die im Zuge des Verfahrens eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31.8.2012 werden von der Behörde als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

Rechtliche Grundlagen

1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz:

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

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind.

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

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

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

Gemäß § 10 Abs 3 UVP-G 2000 sind nach Durchführung der bei möglichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen vorgesehenen Verfahrensschritte auf Grundlage der übermittelten Unterlagen und der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung erforderlichenfalls Konsultationen über mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen und allfällige Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von schädlichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu führen.

Anzuwendende Rechtslage des UVP-G

Das gegenständliche Vorhaben wurde mit Schreiben vom 7.12.2011, eingelangt am 9.12.2011, zur Genehmigung bei der Behörde eingereicht.

Auf das gegenständliche Vorhaben sind daher die Bestimmungen des UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2009 anzuwenden.

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) iVm § 13 Abs 1 EisbG erteilt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen.

Gemäß § 3 Abs 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen

und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs 2 HIG bedarf, sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

Gemäß § 3 Abs 3 HIG ist im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon

nicht berührt. Gemäß den Absätzen 3 und 4 des § 5 HIG können Ausnahmen von der Rechtswirkung eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides gewährt werden.

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

3. Eisenbahngesetz:

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

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisebG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

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

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

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

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

Gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs 1 lit a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecke, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung.

4. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß dem zum Antragszeitpunkt in Geltung stehenden § 15 Abs 1 des Bundesgesetzes über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1994), BGBl. Nr. 650/1994, war in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei.

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat Partei. Gemäß der Übergangsbestimmung des § 26 Abs 8 Arbeitsinspektionsgesetz kommen hinsichtlich jener Betriebsstätten und Arbeitsstellen, die bis zum Ablauf des 30. Juni 2012 gemäß VAIG 1994 in den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gefallen sind, bis zur Neuregelung des Gegenstandes durch eine Verordnung nach § 14 Abs 4 die nach diesem Bundesgesetz den Arbeitsinspektoraten zustehenden Aufgaben und Befugnisse dem Zentral-Arbeitsinspektorat zu.

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit

Die Eisenbahnstrecke Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989 (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung) gemäß § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke.

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

Die vom ggst. Vorhaben betroffene Strecke ist gemäß Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes - der die Neufassung der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinwirtschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellt, als Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke dar.

Gemäß § 23b Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die die Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km, betreffen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Beim geplanten Ausbau handelt es sich um die Änderung einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von 413 m.

Es ist somit von einer Änderung einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und war das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

Zuständige Behörde ist gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat aber nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, in dem nicht nur die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 (§ 24f Abs 1 bis 5),

sondern darüber hinaus alle nach dem Hochleistungsstreckengesetz und nach den sonstigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von der Bundesministerin oder einer anderen Bundesministerin oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind.

In diesem Genehmigungsverfahren sind seit der Novelle 2009 nunmehr zur Vermeidung unnötiger Kollisionen zwischen verschiedenen Verfahrensvorschriften der Materiengesetze nur noch die materiellrechtlichen Genehmigungsvorschriften der mitzubehandelnden Materiengesetze anzuwenden.

Es liegt somit nunmehr eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs 1 UVP-G ersetzt.

Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

Im gegenständlichen Verfahren werden die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) über das Großverfahren angewendet.

Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Im konkreten Fall sind durch das (Gesamt-)Bauvorhaben, das sich über die Staatsgebiete der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland erstreckt, erheblich mehr als 100 Personen betroffen.

Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens einschließlich des Verfahrens in Zusammenhang mit möglichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen erfolgten Kundmachungen mittels Edikt sind der Darstellung des Verfahrensherganges weiter oben zu entnehmen.

Zeitplan

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

Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen

zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G

§ 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die in UVP-Verfahren anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien für alle Genehmigungen fest. Diese Genehmigungskriterien gelten sowohl für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000 als auch für alle übrigen nach den Verwaltungsvorschriften durchzuführenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 4 UVP-G 2000.

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

Im Einzelnen wird in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1-5 UVP-G 2000 bestätigt.

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

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden.

Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen ist beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist zu entnehmen, dass keine wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb des ggst. Vorhabens unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind.

Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist auch zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Auswirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- und Tierbestand und den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, jedenfalls vermieden werden.

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

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Vorgaben der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, eingehalten.

Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist weiters zu entnehmen, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden.

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

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz

In ihrem Antrag vom 7.12.2011 hat die Bewilligungswerberin ausgeführt, dass die

Trassengenehmigung im Sinne des § 3 HIG im Umfang des sich aus dem Bauentwurf ergebenden Flächenbedarfs für die Bestandsgleise zuzüglich des projektgegenständlichen dritten Gleises und der durch die drei Streckengleise ausgelösten Bauverbotsstreifen links und rechts der Bahn beantragt wird.

Die gesetzlichen Vorgaben für die Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens, der das Ausmaß nicht überschreitet, der für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke erforderlich sind, wurden durch die Vorlage der ggst.

Trassengenehmigungsunterlagen, die mit den Bauentwurfsunterlagen ident sind, somit erfüllt.

Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Salzburg, der Wirtschaftskammer Salzburg, der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg, der Salzburger Landes-Landwirtschaftskammer, der Stadtgemeinde Salzburg und der Gemeinde Wals-Siezenheim im Sinne des § 4 HIG.

Im Zuge der Anhörung haben die Wirtschaftskammer Salzburg und die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Salzburg Stellungnahmen abgegeben. Diesen Stellungnahmen ist zu entnehmen, dass aus Sicht der betroffenen Interessenvertretungen die Erteilung der ggst.

Trassengenehmigung befürwortet bzw. keine Einwände dagegen erhoben werden, sodass die Ergebnisse dieser Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen standen.

Aufgrund der Ermittlungsergebnisse ist weiters davon auszugehen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz

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

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

Die Antragstellerin hat ein Gutachten gemäß § 31a EisbG, verfasst von der benannten Stelle nach Richtlinie 2008/57/EG Luxcontrol Nederland B.V. unter Mitwirkung der unterfertigten Fachgutachter der Luxcontrol Nederland B.V., vom 24.11.2011 vorgelegt.

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Von der Gutachterin gemäß § 31a EisbG wird bestätigt, dass sie die Voraussetzung für die Erstattung des Gutachtens gemäß § 31a Abs 2 Z 1 bis 5 erfüllt.

Von der Gutachterin gemäß § 31a EisbG wird ausdrücklich weiters bestätigt, dass sie bisher nicht mit der Planung betraut war und dass auch keine sonstigen Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik – Fahrweg (Verkehrsplanung, Unterbau, Oberbau)
- Eisenbahnbautechnik – konstruktiver Ingenieurbau
- Eisenbahnbetrieb
- Wasserbautechnik
- Elektrotechnik: Oberleitung (nur Maststandorte, Erdung)
- Eisenbahnsicherungstechnik
- Elektromagnetische Felder (Emissionen)
- Lärm- und Erschütterungsschutz
- Geotechnik
- ArbeitnehmerInnenschutz

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachterin gemäß § 31a EisbG alle projektrelevanten Aspekte.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ist zu entnehmen, dass der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) ergebenden Anforderungen entspricht.

Zusammenfassend wird im Gutachten gemäß § 31a EisbG ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist.

Dem Gutachten ist weiters zu entnehmen, dass der vorliegenden Bauentwurf aus der Sicht des ArbeitnehmerInnenschutzes geprüft wurde und festgestellt werden konnte, dass der Stand der Technik hinsichtlich des Fachgebietes ArbeitnehmerInnenschutz eingehalten wird. Aus dem Gutachten geht weiters hervor, dass in Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R 10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet wurden und auch keine Ausnahmegenehmigung gemäß § 95 Abs 3 ASchG erforderlich ist.

Abschließend wurde im Gutachten gemäß § 31a EisbG kein Einwand gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff EisbG erhoben.

Für das Gutachten gemäß § 31a EisbG gilt die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit.

Von der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet.

Im Verfahren sind somit keine Umstände hervorgekommen, die die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG in Zweifel gezogen hätten. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auszugehen.

Der Nachweis bzw. die Zustimmung des verantwortlichen Betriebsleiters der ÖBB-Infrastruktur AG vom 10.4.2012 im Sinne des § 6 Abs 4 liegt vor.

Abschließend ist somit festzustellen, dass sich daraus für das gegenständliche Bauvorhaben ergibt, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Eine Verletzung von berührten Interessen der Gebietskörperschaften liegt nicht vor.

Hinsichtlich der Stellungnahme der Stadt Salzburg und des Bayerischen Landesamts für Umwelt betreffend Gestaltung der Lärmschutzwand auf der bestehenden Saalachbrücke wird in fachlicher Hinsicht auf zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere auf die fachliche Auseinandersetzung unter Punkt 6 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, verwiesen.

Zum Überwiegen des öffentlichen Interesses siehe weiter unten.

3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Im Zuge des ggst. UVP-Verfahrens sind lediglich die weiter oben genannten Stellungnahmen eingegangen.

Auf die fachliche Auseinandersetzung mit den im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen eingelangten Stellungnahmen unter Punkt 6 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen den Stellungnahmen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird weiter unten unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt IV. zu entnehmen ist, war sämtliches Vorbringen ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe weiter unten.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes – ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

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

Gemäß § 11 Abs 1 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) ist u.a. im Rahmen eines Genehmigungsantrags gemäß § 24a Abs 1 UVP-G 2000 auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß § 11 Abs 2 AVO Verkehr ist dabei, soweit u.a. Gutachten gemäß § 31a EisbG vorzulegen sind, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 5 Abs 2 Z 1 bis 6 dieser Verordnung anzuwenden. Demgemäß hat ein im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorgelegtes Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 dieser Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Diese Anforderungen wurden im Gutachten gemäß § 31a EisbG überprüft. Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird insbesondere festgehalten, dass die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunkt-konzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes), herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, eingehalten wurden.

In seiner Stellungnahme vom 23.2.2010, GZ. BMVIT-454.280/0001-IV/V1/2010, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat allgemein auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, insbesondere auf die Bestimmungen der AVO Verkehr, hingewiesen und um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides ersucht.

Das Ermittlungsverfahren hat somit keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsver-saetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Öffentliches Interesse

Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer zukunftsorientierten und leistungsfähigen Eisenbahn-Fernverkehrsverbindung durch die Errichtung des ggst. Vorhabens „Neubau der Saalachbrücke“ im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus von Freilassing bis Salzburg ist gegenüber allfälligen öffentlichen Interessen der Gebietskörperschaften bzw. mit der Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte verbundenen Nachteilen von Parteien als überwiegend anzusehen.

Dies findet seine Begründung insbesondere darin, dass die Strecke Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, womit davon auszugehen ist, dass der Einrichtung dieser Eisenbahnstrecke gemäß § 1 Abs 1 HIG eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen bzw. den Nahverkehr zukommt.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg ist gemäß Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes - der die Neufassung der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinwirtschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellt - als Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke auch dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen.

Das ggst. Vorhaben stellt somit sowohl ein auf europäischer Ebene begründetes als auch ein innerösterreichisch begründetes Projekt dar, das aus den verkehrs- und regionalpolitischen Zielsetzungen des Bundes, des Landes Salzburg sowie der betroffenen Regionen in der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland, diesbezüglich auch hinsichtlich der Ermöglichung eines den Erfordernissen entsprechenden S-Bahn-Verkehrs, abgeleitet werden kann.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EisbG war aufgrund des vorstehend Ausgeführten davon auszugehen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwächst (siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, Zl. 2004/03/0053, zu § 35 Abs 3 EisbG aF).

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

Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Interoperabilität

Die Anforderungen an die Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems gehen ursprünglich auf die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, die durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in wesentlichen Teilen geändert wurden, zurück.

Mit der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ist eine Neufassung dieser Richtlinien erfolgt. Diese wurde durch die Richtlinie 2009/131/EG der Kommission vom 16. Oktober 2009 zur Änderung von Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG sowie durch die Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011 zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft abgeändert.

Die innerstaatliche Umsetzung der Richtlinien 2008/57/EG und 2011/18/EU ist durch die Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 mit BGBl. I Nr. 124 vom 27. Dezember 2011 erfolgt, wobei auch die Bestimmungen über das „österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ und das „konventionelle österreichische Eisenbahnsystem“ zusammengefasst wurden, wodurch sich auch eine Änderung der Paragraphenbezeichnungen ergab.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, betrifft das bewilligungsgegenständliche Bauvorhaben gemäß § 86 Abs 1 und 2 EisbG unter Berücksichtigung der Kartendarstellung 3.17 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen ist.

Wie bereits weiter oben ebenfalls ausgeführt, betrifft das Vorhaben weiters eine Hauptbahn, die dem österreichischen Eisenbahnsystem zuzurechnen ist.

Gemäß § 86 Abs 1 EisebG unterliegt das bewilligungsgegenständliche Bauvorhaben somit den Bestimmungen des 8. Teils, 1. Hauptstück, Interoperabilität, des EisebG 1957 über die Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme Infrastruktur, Energie und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems herangezogen. Zum Teilsystem Infrastruktur gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT).

Ein entsprechender Zwischenbericht der benannten Stelle Luxcontrol Nederland B.V. vom 24.11.2011 über das Teilsystem Infrastruktur für die Phase E (Entwurfsphase) ist den Einreichunterlagen angeschlossen. Die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen am Teilsystem Energie bedingen gemäß den Antragsunterlagen keine umfangreichen Arbeiten, sodass die Bewilligungswerberin keine EG-Prüfung für das Teilsystem Energie in Auftrag gegeben hat.

CSM - Verordnung

Mit der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Gemäß dem in der CSM-Verordnung vorgesehenen Stufenplan ist ab 19. Juli 2010 für alle signifikanten technischen Änderungen, die Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG betreffen und für alle signifikanten Änderungen, die strukturelle Teilsysteme betreffen, in Fällen, in denen Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG oder eine TSI dies vorschreibt sowie ab 01. Juli 2012 für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen) die verpflichtende Anwendung der CSM-Verordnung vorgesehen.

Die unabhängige Bewertungsstelle kommt gemäß dem von der Bewilligungswerberin vorgelegten Risikobewertungsbericht vom 16.4.2012 zur Schlussfolgerung, dass ausreichend dargelegt wurde, dass die betrachtete Änderung bei Einhaltung der definierten Sicherheitsanforderungen das betriebliche Unfallrisiko nicht erhöht und daher als sicher bezeichnet werden kann und die Sicherheit der Änderung demnach nachgewiesen wurde.

Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ist im gegenständlichen Verfahren auch die Zuständigkeitsbestimmung des § 127 Abs 1 lit b WRG anzuwenden, wonach die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus

oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägige Privatgewässer verbunden oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden hat (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren). Dem Verfahren ist ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs 1 lit a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung.

Im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG hat die Bewilligungswerberin die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmung des § 38 Abs 1 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) beantragt.

Im Sinne des § 38 Abs 1 WRG werden insbesondere folgende Anlagenteile errichtet:

- Eisenbahnbrücke über die Saalach

Nicht Gegenstand der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 sind die Maßnahmen zur Oberflächenentwässerung sowie die Maßnahmen für die Einleitung von Wasser in Gewässer.

Diese Maßnahmen waren nur hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu beschreiben und zu bewerten und hinsichtlich der Erfüllung der zusätzlichen Voraussetzungen gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 zu prüfen und sind, sofern überhaupt nach dem WRG genehmigungspflichtig, im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 durch die Landeshauptfrau von Salzburg zu behandeln.

Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist zu entnehmen, dass die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 durchzuführenden Genehmigungsverfahrens anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten werden.

Die Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G wurde somit unter Anwendung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes im Sinne des § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit den zitierten weiteren Bestimmungen des WRG geprüft.

Das Vorhaben ist somit aus der Sicht der berührten, von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 zu behandelnden wasserrechtlichen Gesichtspunkte bewilligungsfähig.

Weitere wasserrechtliche Genehmigungen, welche nicht in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, wären allenfalls durch die Landeshauptfrau von Salzburg im dort teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G zu erteilen.

Dem Spruch kann auch entnommen werden, dass durch die aufgrund der Bestimmung des § 127 Abs 1 lit b WRG vorgesehene Mitbewerfung der materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG das Erfordernis des Erwerbes der betreffenden Grundstücke und Rechte unberührt bleibt.

Dieses Erfordernis dient lediglich der Klarstellung, wobei in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist, dass der Antragstellerin das Enteignungsrecht gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 iVm § 6 HIG zukommt.

Inbetriebnahme

Die Fertigstellung des Vorhabens ist gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 der Behörde vom Projektwerber anzuzeigen.

Gemäß § 24h Abs 2 UVP-G kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Weiters sind jedenfalls die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 34 ff EisbG betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung im Zuge der zitierten Inbetriebnahmegenehmigung anzuwenden.

Hinsichtlich der Inbetriebnahmegenehmigung für das Gesamtvorhaben ist festzuhalten, dass die Betriebsbewilligung aufgrund des Umfangs und der Komplexität des gesamten Vorhabens nicht mit der Baugenehmigung im Sinne des § 34a EisbG mitverbunden werden konnte. Eine solche wurde von der Bewilligungswerberin im Übrigen auch nicht beantragt.

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

Somit wird nach Fertigstellung des ggst. Bauvorhabens und vor Inbetriebnahme die Vorlage einer entsprechenden Fertigstellungsanzeige durch die ÖBB-Infrastruktur AG unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

Nebenbestimmungen

Allgemeines

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

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

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein.

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

Dies bedeutet aber nicht, dass die Projektwerberin von der Beachtung dieser Erläuterungen zu der Vorschreibung entbunden wäre. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass derartige Erläuterungen für die allfällig erforderliche Auslegung der in den Spruch aufgenommen Nebenbestimmungen heranzuziehen sind. In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ein integrativer Bestandteile des gegenständlichen Bescheides ist.

Die Erläuterungen und Begründungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

Gutachten gemäß § 31a

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

zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Hinsichtlich der zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist grundsätzlich auf die bereits oben getätigte Aussage, dass diesem Gutachten eindeutig zu entnehmen ist, dass das Bauvorhaben bei Einhaltung der darin enthaltenen zwingenden Maßnahmen auch den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 entspricht, hinzuweisen.

Zwingende Maßnahmen werden aus Sicht der UVP-Sachverständigen als Voraussetzung für die Bestätigung der Umweltverträglichkeit gefordert. Diese werden von den UVP-Sachverständigen im Sinne des § 24c Abs 5 Z1 UVP-G 2000 vorgeschlagen („die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/ von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen sind nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten **und allenfalls zu ergänzen**“).

Empfohlene Maßnahmen sind jene, deren Umsetzung aus der Sicht der UVP-Sachverständigen sinnvoll wären und zu einer Verbesserung der Umwelt- und Vorhabenssituation - über das unbedingt erforderliche Ausmaß hinaus - führen würde. Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen ist

§ 24c Abs 5 Z 3 UVP-G 2000, wonach die Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs 1 Z2 UVP-G 2000 zu machen haben (Die Sachverständigen haben „Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden“). Für die zwingende Vorschreibung derartiger von den UVP-Sachverständigen empfohlenen Maßnahmen gibt es jedoch keine Rechtsgrundlage im UVP-G 2000 und können diese daher – ausgenommen, die Beweiswürdigung brächte das Ergebnis, dass eine derartige Maßnahme als zwingend anzusehen wäre – nicht vorgeschrieben werden.

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

In den Spruch wurden nur aus der Sicht der Behörde zwingende (= unbedingt erforderliche) Maßnahmen bzw. Auflagenvorschläge der UVP-Sachverständigen zur Beweissicherung übernommen. Hinsichtlich der empfohlenen Maßnahmen wird auf die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen verwiesen.

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

Festzuhalten ist, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschreibungen der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der erforderlichen Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000, im Bauentwurf, in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und in sonstigen Unterlagen enthaltenen Bedingungen für den Bau und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten und somit Projektsbestandteil sind, ist daher ebenfalls entbehrlich.

zu III.1. Allgemeine Vorschreibung:

Gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EISbG ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs 5 UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Die Frist bis 31.3.2016 wird in Ansehung der Größe des Vorhabens und der vom Unternehmen selbst festgelegten Ausführungsplanung als angemessen erachtet.

zu III.2.2. Vorschriften aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes:

Der Vorschlag des UVP-Sachverständigen, die Kommunikation mit den Betroffenen über den Bauablauf und allfällige Änderungen desselben u.a. auch über Bürgerinitiativen zu führen, hatte deshalb zu entfallen, da sich im Zuge des ggst. Verfahrens keine Bürgerinitiativen gebildet haben.

zu III.2.3. Vorschriften aus der Sicht der Wasserbautechnik:

Hierzu ist festzuhalten, dass bereits durch die ergänzende eingeholten Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G sowie durch die in den Spruch des Bescheides aufgenommenen diesbezüglichen Nebenbestimmungen auch die unter Punkt 6.3 der Begutachtung Wasserbautechnik auf Seite 42 f des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 24.11.2011 enthaltenen Empfehlungen abgedeckt sind.

zu III.2.4. Vorschriften aus der Sicht der Ökologie und der Gewässerökologie:

Obschon die in den ergänzend eingeholten Auskünften gemäß § 24c Abs 8 UVP-G betreffend den Fachbereich Gewässerökologie formulierten Maßnahmen zur Minderung der negativen Auswirkungen des Vorhabens einen Bestandteil der Projektunterlagen darstellen, wurde es zur Verdeutlichung als notwendig erachtet, diese Vorschriften in adaptierter Form in den Spruch des ggst. Bescheides aufzunehmen.

zu III.2.5. aus der Sicht des Ortsbildes sowie der Sach- und Kulturgüter:

Für die technische und gestalterische Konzeption der Lärmschutzwand einschließlich deren Tragkonstruktion – vorgesehen an der nördlichen Front der bestehenden Bahnbrücke – ist zwingend die Erarbeitung von Varianten erforderlich. Da sich das ggst. Vorhaben sowohl auf die Stadt Salzburg als auch auf die Gemeinde Wals-Siezenheim erstreckt, war der Vorschriftsvorschlag, der die Einbindung eines Gestaltungsbeirates für die Auswahl einer qualitativ und dem Kulturgut entsprechenden Variante der Lärmschutzwand auf der Saalachbrücke vorsieht, um die die Gemeinde Wals-Siezenheim zu ergänzen.

Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen**Allgemeines**

Gemäß § 24d UVP-G 2000 hat die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f, zu erfolgen.

Nicht in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich der eingelangten Stellungnahmen zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung beziehungsweise der öffentlichen Auflage ist auf die vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildende, zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31.8.2012

und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der UVP-Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen.

Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgt unter Punkt 6. - Stellungnahmen auf den Seiten 41 bis 55 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, in der die UVP-Sachverständigen zu der Schlussfolgerung gelangen, dass auch die Auseinandersetzung mit den eingegangenen Stellungnahmen unter Berücksichtigung der zwingend erforderlichen Maßnahmen keine Gründe ergeben hat, die einer Genehmigung des Vorhabens entgegenstehen.

Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den UVP-Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen oder sonstige Ausführungen der UVP-Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen bzw. des Gutachten gemäß § 31a EISbG) ergibt, dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

Parteien

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

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

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage Parteistellung als Formalpartei.

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

Dazu ist zu sagen, dass sich im gegenständlichen Verfahren weder Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 gebildet noch anerkannte Umweltorganisationen gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 schriftliche Einwendungen erhoben haben.

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren das HIG, das EISbG und das WRG anzuwenden.

Das Verfahren gemäß § 4 HIG beinhaltet ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, das jedoch nur der Antragstellerin Parteistellung verleiht.

Gemäß § 31e EisbG haben im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten Parteistellung. Unter betroffenen Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen, zu verstehen.

Im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren gemäß § 34 ff EisbG hat das Eisenbahnunternehmen Parteistellung.

Weiters ist auf die Parteistellung weiterer Formalparteien, wie z.B. des Verkehrs-Arbeitsinspektorats, hinzuweisen.

Einwendung

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 59 Abs 1 AVG mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen als miterledigt gelten.

Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird.

Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

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

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat.

Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor. (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendung sind daher Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abge-

stellte Vorbringen stellen ebenso wenig tauglichen Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde, bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen, oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

Grundeinlöse

Generell ist zur Grundeinlösung folgendes festzuhalten:

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

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

Enteignung

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

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

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

Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen.

Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Durchführung ernsthafter Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber bereits für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren.

Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde.

Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zu den Projekten im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren vorzubringen hat.

Eine diesbezügliche ausdrückliche Rechtsbelehrung ist bereits im Edikt betreffend die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrags und der Antragsunterlagen sowie Einräumung einer Stellungnahme- und Einwendungsfrist vom 20.2.2012 erfolgt, in der auf den Verlust der Parteistellung gemäß § 44b AVG hingewiesen wurde, sofern nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen erfolgen.

Privatrechtliche Einwendungen

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

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

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

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

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

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

Immissionen

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24 f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 nach dem Stand der Technik zu begrenzen.

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

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens.

Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Festzuhalten ist, dass keine Einwendungen bezüglich unzumutbarer Lärm- und Erschütterungsmissionen vorliegen.

Allgemein ist zu diesem Themenbereich zu sagen, dass der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungsschutzes entnommen werden kann, dass das Projekt diesbezüglich dem Stand der Technik entspricht.

Was die Empfehlung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt betrifft, die Notwendigkeit bzw. Möglichkeit der im Projekt nicht vorgesehenen Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Saalachbrücke zu prüfen, ist allgemein zu sagen, dass sich aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ergibt, dass im vorliegenden Projekt die erforderlichen Grenzwerte zum Schutz vor Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr, wie sie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) enthalten sind, jedenfalls eingehalten werden.

Konkret lässt sich der fachlichen Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus dem Fachbereich Lärmschutz folgendes entnehmen:

„(...) Hinzuweisen ist auf die nachweislichen Aussagen der DB-Planung, dass aus statischen Gründen ohne umfangreichen Umbau des Bestandsteils der Saalachbrücke nur eine Höhe der Lärmschutzwand von 1,0 m über SOK möglich ist. Darüber hinaus hingewiesen wird auf die Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, wonach gegen die Errichtung einer hohen Schallschutzwand auf der denkmalgeschützten Brücke starke Vorbehalte bestehen und die geringstmögliche negative Auswirkung auf das länderübergreifende Baudenkmal dringend angeregt wird. In ähnlicher Form wird in der Stellungnahme des Magistrats der Stadt Salzburg bezüglich der Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Bestandsbrücke aus dem 19. Jahrhundert es für wünschenswert erachtet, wenn nicht nur eine rein technische, sondern auch gestalterisch ansprechende Lösung zum Tragen käme.

Für das Staatsgebiet der Bundesrepublik Österreich stellt die geringere Höhe der Lärmschutzwand auf der Saalachbrücke insofern kein grundsätzliches Problem dar, als in der geltenden Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV, BGBl. 415/1993) zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 4 Lärmschutzmaßnahmen nach den Bestimmungen des § 5 Abs. 3 vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Wenn allerdings die Kosten für die bahnseitigen Maßnahmen das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen. Darüber hinaus sind in der Vorgangsweise im Einzelfall Ausnahmen in Abwägung der berührten Interessen zum Vorteil für die Öffentlichkeit möglich.

Abgesehen vom Erscheinungsbild der Brücke im öffentlichen Interesse wäre wegen der notwendigen Adaptierungen der Brücke und der erhöhten Kosten für eine 4-5 m hohe Lärmschutzwand auf der Saalachbrücke der Kostenschlüssel nach SchIV gegenüber Objektschutzmaßnahmen deutlich überschritten, noch dazu könnte, wie sich im projektanschließenden österreichischen Bauabschnitt Lieferung der S-Bahn Salzburg zeigt, auch bei Lärmschutzwänden in dieser Höhe auf Objektschutzmaßnahmen nicht verzichtet werden.

Aus österreichischer fachlicher Sicht wird der im Einreichprojekt 2011 getroffene Kompromiss zwischen den Interessen für das Erscheinungsbild der Brücke und der Wirkung samt Kosten für bahnseitigen und für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen in Anwendung der Kriterien der SchIV positiv beurteilt.“

Es war daher davon auszugehen, dass auch unter Betrachtung dieses Einwandes hinsichtlich der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Lärmimmissionen den Anforderungen des UVP-G 2000 jedenfalls Rechnung getragen wurde.

Der Vollständigkeit halber ist zu bemerken, dass die zum Schutz vor unzulässigen Lärm- und Erschütterungsauswirkungen vom UVP-Sachverständigen vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen – insbesondere auch hinsichtlich der Bauphase - in den Spruch des Bescheides Eingang ge-

funden haben, sodass davon auszugehen ist, dass auch in dieser Hinsicht den Anforderungen in ausreichendem Maß Rechnung getragen wurde.

Dem Wunsch nach einer gestalterisch ansprechenden Lösung für die Errichtung der geplanten Lärmschutzwand auf der bestehenden Saalachbrücke, der auch von der Stadt Salzburg geäußert wurde, wurde durch die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung in den Spruch des ggst. Bescheides Rechnung getragen, wonach eine qualitativ und dem Kulturgut entsprechenden Lösung unter Einbindung eines Gestaltungsbeirates der Gemeinde Wals-Siezenheim und der Stadt Salzburg zu erarbeiten ist.

Ebenso wurde dem Ersuchen des Umweltanwalts für Salzburg um Information der Anrainer vor Baubeginn durch die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung in den Spruch des ggst. Bescheides Rechnung getragen.

Was die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, wonach eine Ergänzung der Unterlagen hinsichtlich Lärm und Verkehr betreffend die Fragen der Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten und Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben betroffenen Umwelt erforderlich sei sowie dessen Empfehlung zur Vervollständigung der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt betreffend Tiere, Pflanzen und Lebensräume betrifft, ist zu sagen, dass die von der Bewilligungswerberin vorgelegten Unterlagen unter Berücksichtigung der von den UVP-Sachverständigen gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 eingeholten erforderlichen Auskünfte für eine abschließende Begutachtung durch die UVP-Sachverständigen ausreichend waren.

Die von der Salzburg AG und der Salzburg Netz GmbH erhobene Forderung nach Abschluss privatrechtlicher Übereinkommen bzw. Vornahme von Abstimmungen war auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

In diesem Zusammenhang ist jedoch grundsätzlich auf die sich bereits aus § 20 EisbG ergebende Verpflichtung der Projektwerberin zur Wiederherstellung und förmlichen Übergabe der Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden in geeigneter Weise und auf seine Kosten, wie sie auch im Spruch des ggst. Bescheides ihren Niederschlag fand, hinzuweisen.

Zum Vorbringen der Salzburg AG ist grundsätzlich weiter zu sagen, dass - wie bereits weiter oben ausgeführt - zur Entscheidung über Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, die entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, grundsätzlich die (Zivil)gerichte berufen sind.

Was die Forderung der Salzburg AG nach Tragung der Beweislast für Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand betrifft, ist auf die diesbezüglich bestehenden gesetzlichen (zivilrechtlichen) Bestimmungen über die Beweislast zu verweisen.

Die Forderungen bezüglich der Tragung von verschiedenen Kosten durch die Bauwerberin, beispielsweise der Beweissicherung, der Übernahme der Instandhaltung und der Erbringung einer Kostenbeitragsleistung als Vorteilsausgleich hinsichtlich der von der Salzburg AG bereits erbrachten Vorleistungen zur Schutzfunktion für die Brückenbauwerke durch die Errichter und Betreiber der neuen Saalachbrücke sowie allfälliger Entschädigungen, beispielsweise für mögliche Erzeugungsverluste, waren ebenfalls auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Was das Vorbringen der Salzburg AG betreffend nachteilige Veränderungen oder Auswirkungen des Hochwasserabflusses durch das Brückenbauwerk, der Beweissicherung, der uneingeschränkten Aufrechterhaltung des Entwässerungsgrabens auf österreichischer und deutscher Seite sowie des Nachweises, dass keine negative Beeinflussung der Grundwasser-Spiegellagen erfolgt, betrifft, ist einerseits auf die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zu verweisen, wonach diese befürchteten Auswirkungen nicht eintreten werden. Im Übrigen ist diesbezüglich auf die in den Spruch des ggst. Bescheides aus Sicht der Wasserbautechnik aufzunehmenden Nebenbestimmungen zu verweisen, mit denen diesen Forderungen jedenfalls Rechnung getragen wurde.

Ergänzend dazu lässt sich der fachlichen, im Folgenden wiedergegebenen Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen aus dem Fachbereich Wasserbautechnik entnehmen, dass mit dem Vorhaben und mit den in den Spruch des Bescheides aufgenommenen diesbezüglichen Nebenbestimmungen diesen Forderungen ebenfalls bereits entsprochen ist:

„Die KOLKSicherung wird im Bereich der Baugruben (temporäre Einengung des Flussquerschnittes) mit einer OK auf Höhe der Bestandssohle im Anschluss an die KOLKSicherung der bestehenden Eisenbahnbrücke hergestellt. Die Rauigkeitsunterschiede auf einer so kurzen Fließstrecke haben auf die Spiegellinie nur vernachlässigbare Auswirkungen. Die Spiegelanhebung im Betrieb resultiert aus den zusätzlichen Pfeilern, die aber zur Minimierung der Auswirkungen in der Flucht zu den Bestandspfeilern hergestellt werden. Die Spiegelaufhöhung bei HQ100 von 6 cm, nach oberstrom rasch auf Null auslaufend, ist im Hinblick auf den bestehenden großen Freibord der Dämme nicht nachteilig. Zusätzliche Hochwasserschutzmaßnahmen sind im Betrieb nicht erforderlich.

In den Bauphasen mit Vorschüttung vom Ufer aus kommt es zu beträchtlichen Spiegelhebungen. Diese kritischen Bauphasen werden aber im Winter ausgeführt und durch temporäre Hochwasserschutzmaßnahmen wird eine ausreichende Sicherheit hergestellt. Eine Änderung der WBO des KW Rott ist weder für die Bauphase noch für den Endzustand vorgesehen, da die Wirkung zu gering wäre, und ist auch nicht erforderlich, da auf andere Weise die erforderliche Hochwassersicherheit hergestellt werden kann.

Im Bereich des rechtsufrigen Vorlandpfeilers muss zur Herstellung der Pfeilerfundierung ein Spundwandkasten errichtet werden und die Uferdämme werden lokal auf einige Meter Länge zerstört. Die Dämme in diesem Bereich wurden im Zuge des alten Kraftwerks Rott vor einigen Jahrzehnten geschüttet, reichen nur gering über die Gelände-OK (1-2 m), das Stauziel liegt ca. auf Höhe Gelände-OK. Während der Bauzeit ist durch die Vorschüttung und die dichte Ausführung der Spundwandkästen mit keinen merklich verstärkten Wasseraustritten aus dem Stauraum ins Hinterland zu rechnen. Nach Baufertigstellung werden die Uferdämme in diesem Bereich gleichwertig mit dem Bestand wieder hergestellt. Eine Kontrolle wird in einer Auflage vorgesehen; Grundwassermessungen vor/während/nach Bau.

Durch die vorgesehenen KOLKSchutzmaßnahmen werden massive Eintiefungen im Bereich der, durch die Vorschüttung eingengten Saalach, nach fachlicher Beurteilung vermieden. Eine Beweissicherung der Sohle und eine Wiederherstellung, soweit sie wasserbautechnisch erforderlich ist, wird vorgeschrieben. Die Wiederherstellung von Vermessungsmarken der Beweissicherungsprofile des Kraftwerkbetreibers wird vorgeschrieben. Eine zeitlich unbegrenzte Zustandserfassung der Saalachsohle nach Baufertigstellung durch die ÖBB ist nicht erforderlich, da die den Kraftwerkbetreiber vorgeschriebene Beweissicherung mit Profilen in Fluss-km 2,94, 2,953, 2,972 und 3,0 ausreichend ist, den Bereich der neuen Brücke (ca. km 2,97) abzudecken. Die Beweissicherung des Kraftwerkbetreibers wird durch den Neubau der Brücke nicht erschwert oder vergrößert, sodass ein Übergang dieser Verpflichtungen auf den Konsenswerber der Brücke fachlich nicht zu argumentieren ist. Die Überprüfung der Funktionsfähigkeit des KOLKSchutzes im unmittelbaren Brückennahbereich wird der ÖBB im Hinblick auf die Absicherung der Standsicherheit ihres Bauwerkes vorgeschrie-

ben. Nach Möglichkeit sollten Doppelgleisigkeiten bei der Beweissicherung vermieden werden. Diesbezügliche Abstimmungen sind aber von den beiden Konsensträgern (Brücke/Kraftwerk) intern durchzuführen.

Eine projektsbedingte Berührung des Drainagekanals ins Unterwasser des KW Rott ist nicht zu erkennen. Der südlich ca. parallel zum Eisenbahndamm verlaufende Entwässerungsgraben wurde bereits im Zuge des Anschlussbauloses Lieferung verlegt, aber in seiner Funktion erhalten. Eine projektsbedingte Berührung ist nicht zu erkennen. Es wird aber zur Sicherheit, da eventuell derzeit nicht alle Drainagen und Entwässerungsanlage des Kraftwerkes Rott im Detail bekannt sind, in einer Auflage vorgesehen, dass Entwässerungsanlagen des KW Rott im Bereich der Bauarbeiten an der neuen Eisenbahnbrücke während des Baues in ihrer Funktion zu erhalten sind und bei einer allfälligen Berührung gleichwertig wieder herzustellen sind.“

Was die Forderung der Salzburg AG nach Namhaftmachung einer verantwortlichen Person, die während der gesamten Bauzeit das Abflussgeschehen beobachtet, ist auch auf die mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12.7.2012 übermittelte Stellungnahme vom 11.7.2012 zu verweisen, in der diese dieser Forderung zustimmt und weiter ausführt, dass ein Hochwasser-Alarmplan (einschl. Benennung eines Ansprechpartners zur Beobachtung des Abflussgeschehens im Flussbett) im Zuge der Ausführungsplanung erstellt und der Salzburg AG überreicht werden wird. Es ist somit davon auszugehen, dass auch in dieser durch die Bauwerberin ausreichend Vorsorge getroffen wurde.

Was die Forderung der Salzburg AG nach Abschluss einer Vereinbarung betreffend Abstauvorgänge samt Kostenübernahme mit der Bewilligungswerberin und die Sicherstellung der Notdotation der Fischaufstiegshilfe beim Kraftwerk Rott betrifft, ist ergänzend ebenfalls auf die mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12.7.2012 übermittelte Stellungnahme vom 11.7.2012 zu verweisen, aus der sich ergibt, dass im Zuge der Baumaßnahmen keine Abstauvorgänge unter das Stauziel des Kraftwerks Rott von 415,80 m NN vorgesehen sind und es daher bereits aus diesem Grund diesbezüglich keiner besonderen Vereinbarung bedarf.

Was eine allfällig erforderlich werdende Entschädigung von Fischereischäden durch die Konsenswerberin betrifft, ist einerseits auf die einschlägigen Bestimmungen des § 15 iVm 117 WRG hinzuweisen, aus denen sich die Vorgangsweise betreffend Entschädigung der Fischereiberechtigten für allfällige aus einem Vorhaben erwachsenden vermögensrechtlichen Nachteile ergibt, sowie auf die diesbezüglich in den Spruch des Bescheides aufgenommene Nebenbestimmung aus (gewässer)ökologischer Sicht zu verweisen, womit eine ordnungsgemäße Vorgangsweise sicher gestellt ist. In diesem Zusammenhang ist auch auf die in den Spruch des Bescheides aufgenommene Nebenbestimmung betreffend die Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Fischwanderhilfe des Kraftwerks Rott nach Beendigung der Bauarbeiten durch die Bewilligungswerberin in Abstimmung mit dem Kraftwerksbetreiber zu verweisen, womit dem Erfordernis des Schutzes der Fischerei vor nachteiligen Folgen – neben den im Projekt diesbezüglich bereits enthaltenen oder in Form einer Nebenbestimmung im Spruch des Bescheides enthaltenen Maßnahmen - in ausreichendem Maß Rechnung getragen wird.

Hinweis

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

Zusammenfassung der Entscheidungsgründe

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Trassenverordnungsunterlagen, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen einschließlich der Auskünfte gemäß § 24c Abs 8 UVP-G 2000 sowie der seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnte.

Hiebei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der zusätzlichen, in den Spruch als Nebenbestimmungen aufgenommenen Vorschriften und Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt werden.

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

Hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EISbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Hiebei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, dem Gutachten gemäß § 31a EISbG sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Die Plausibilität, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist im Verfahren nicht widerlegt worden. Ebenso ist die gesetzlich vermutete inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EISbG im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht widerlegt worden.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt eingebracht werden, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs 2 in Verbindung mit § 24 Abs 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von 220 Euro zu entrichten.

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

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

Beilage

zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 31.8.2012

dieser Bescheid ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mit Edikt

Für die Bundesministerin:


Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Erich Simetzberger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2215

E-Mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-03-08T12:44:14+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	jktWQC3rxiVpNfOLUTijPm4p5hKUu8AaVLcD/Kdsxzl3Ct+eNUdpeSYhI9doaQ+3M nyaH2S+w8fDEiPUsi7r268wmqDqjTpXTACGJvn2vQ31MKni2YWd0fOxBVbdvd/UA9 6t/dDIw7/EdFNWPMcdGQ6BAwY0Km6DwkfkZ8UYCUk=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	