

## TAUERNBAHN – VERFAHRENSCHRONOLOGIE

erstellt durch die Landesumweltanwaltschaft Salzburg

- 1975 bis 2010 Der **Neubau der Tauernachse** als Hochleistungsstrecke für den alpenquerenden Güterverkehr zwischen Schwarzach/St. Veit und Spittal an der Drau erfolgt trotz des immensen Bauvorhabens und der damit verbundenen Umweltauswirkungen ohne UVP.
- Die letzten noch umzusetzenden Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 12 km verbleiben in der Kur- und Tourismusregion Gasteinertal.
- 2001 Durch den stetigen Ausbau steigen die Lärmbelastungen insbesondere durch den Güterverkehr immer weiter an. Es kommt zu dreijährigen Verhandlungen und schließlich zum **Mediationsvertrag** von ÖBB und BMVIT mit der Gasteiner Bevölkerung von Bad Hofgastein und Bad Gastein: Es wird vereinbart, dass im Gasteinertal der restliche Neubau in **zwei Abschnitten** mit **Lärmschutztunneln** und jeweils mit Durchführung einer **UVP** erfolgt.
- 2003-12 Die ÖBB reichen ein vom Mediationsvertrag **abweichendes Projekt ohne UVP** zur Bewilligung beim BMVIT ein, das die ausverhandelten Lärmschutzmaßnahmen nicht vorsieht (1,7 km mit Angerschluhtbrücke). Es handelt sich dabei um die derzeit **maßgebliche Engstelle auf der gesamten Tauernachse, welche einen weiteren Kapazitätszuwachs hemmt. Eine Aufweitung dieses Nadelöhrs durch eine neue Brücke ermöglicht damit einen Zuwachs an Zügen und damit Lärm im gesamten Gasteinertal. Deshalb wurde im Mediationsvertrag ein verpflichtender wirksamer Lärmschutz für das gesamte Gasteinertal ausverhandelt.**
- In den weiteren Jahren wird der Personenverkehr auf der Schiene im Gasteinertal immer weiter eingestellt, der **Güterverkehr verlagert sich immer mehr in die sensiblen Nachtstunden.**
- 2004-04 **Die Landesumweltanwaltschaft beantragt**, gestützt auf die UVP-Richtlinie der EU und die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes, die **Feststellung der UVP-Pflicht** für das eingereichte Vorhaben durch das BMVIT.
- 2005 **Das BMVIT verneint in der Folge die UVP-Pflicht durch Bescheid**, indem es die europäische Rechtsprechung ignoriert.
- Spezifikum der Verfahren beim BMVIT ist, dass es keine übergeordnete Berufungsinstanz und damit kein ordentliches Rechtsmittel – wie in jedem anderen österreichischen Verwaltungsverfahren auch – gibt. Ein ordentliches Rechtsmittel (Berufung) schiebt grundsätzlich die Rechtskraft eines Bescheides bis zur Entscheidung auf: ein Baubeginn wäre dadurch von vornherein rechtswidrig. Das ist der Inbegriff des Rechtsschutzes: der Schutz vor Eingriffen, bevor eine rechtskräftige Entscheidung vorliegt.
- Ohne ordentliches Rechtsmittel steht daher „nur“ die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof offen. Die Aufschiebung der Rechtskraft (sog. aufschiebende Wirkung) muss gesondert beantragt werden. Dieser Antrag wird nach äußerst strengen Kriterien vom VwGH geprüft und nur selten positiv erledigt.
- Die LUA musste daher Beschwerde an den VwGH erheben. Für den VwGH war die im Antrag auf aufschiebende Wirkung geltend gemachte zusätzliche Lärmbelastung und Gesundheitsgefährdung zu wenig konkretisiert, weshalb die aufschiebende Wirkung nicht zuerkannt wurde.

- 2006-08 Das BMVIT erteilt die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bevor der VwGH entscheidet.**
- 2006-09 **Der VwGH bestätigt, dass eine UVP notwendig gewesen wäre** und hebt den UVP-Feststellungsbescheid des BMVIT auf. **Der Bau-Genehmigungsbescheid bleibt aber vorerst aufrecht, obwohl dieser sofort als nichtig erklärt werden müsste:** der Bescheid ist nämlich durch ein falsches Verfahren und daher rechtswidrig zustande gekommen.
- 2007-01 Der rechtswidrige Baugenehmigungsbescheid ist nach wie vor aufrecht. Die ÖBB bringen einen **Abänderungsantrag** ein: eine **Weiche wird um 160 m verschoben**, ansonsten bleibt das Projekt gleich. Damit liegt aus juristischer Sicht der ÖBB ein neues Projekt vor, über das noch keine, insbesondere noch keine höchstgerichtliche Entscheidung vorliegt. Das Erkenntnis des VwGH gilt daher formal nicht für die Projektsänderung – inhaltlich aber sehr wohl.
- 2007-02 Obwohl dem **BMVIT** bewusst ist, dass inhaltlich keine andere Beurteilung als die des VwGH zur Anwendung gelangen kann, wird neuerlich mit Bescheid festgestellt: das Projekt unterliegt **keiner UVP-Pflicht**. Die Projekt-Änderung wird bewilligt. **Die LUA erhebt neuerlich Beschwerde an den VwGH.**
- 2008-09 **Der VwGH erkennt neuerlich, dass das Vorhaben der UVP-Pflicht unterliegt und hebt den BMVIT-Bescheid auf.** Unterschrieben wurde das Erkenntnis diesmal vom Gerichtshofpräsidenten selbst: ein Zeichen, dass diese Vorgangsweise als Affront betrachtet wird.
- 2008-12 Es dauert bis Dezember 2008 bis das BMVIT seinen Bescheid korrigiert, zweifach  
2009-02 erzwungen durch den VwGH, und feststellt: das Vorhaben unterliegt der UVP-Pflicht.  
Ebenfalls erst im Dezember 2008 bzw Februar 2009 werden die Bau-Genehmigungsbescheide aufgehoben. **Es stand daher eine durchgehende Bauzeit von 2 Jahren und 4 Monaten – aufgrund rechtswidrig erlassener Bescheide – zur Verfügung.**  
Ebenfalls im Dezember 2008 hat das BMVIT weiters einen Bescheid zur „**Sicherung der Baustelle**“ erlassen. Darin wurden eine Reihe von **Baumaßnahmen vorgeschrieben**, die es zuließen, das Bauvorhaben weitestgehend abzuschließen. **Frist dafür: weitere 8 Monate!**  
**Die neue Angerschluchtbrücke ist daher rechtswidrig erbaut, somit ein Schwarzbau und bis heute ohne Bewilligung und deshalb nicht in Betrieb.**
- 2009-06 **Die ÖBB beantragen die Durchführung eines UVP-Verfahrens.** UVP-pflichtig ist grundsätzlich der Neubau als zweigleisige Hochleistungsstrecke. Beantragt wurde letztendlich aber **nur eine eigentlich gar nicht UVP-pflichtige eingleisige Strecke**, obwohl die Strecke als zweigleisige HL-Strecke gebaut wurde. Der Grund dafür: die Umweltauswirkungen einer eingleisigen Bahnstrecke sind naturgemäß weitaus geringer, als die einer zweigleisigen HL-Strecke. Ist das Vorhaben aber dann einmal UVP-genehmigt, lässt sich leicht nachträglich ein zweites Gleis zulegen.  
Dass die **ÖBB falsche bzw nur verschleierte Angaben im Antrag** gemacht hat, um die Umweltauswirkungen gering zu halten, konnte im UVP-Verfahren **nachgewiesen** werden. Insbesondere die Lärmauswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Kurorte wurden völlig außer Acht gelassen.
- 2010-03 Ungeachtet dessen erließ das BMVIT den **UVP-Genehmigungsbescheid** und ging nicht auf die Einwendungen zur Lärmproblematik und deren Gesundheitsgefährdung ein.

2010-05 Die Landesumwelthanwaltschaft erhebt **Beschwerde an den VwGH** gegen den UVP-Genehmigungsbescheid des BMVIT und beantragt die aufschiebende Wirkung.

2010-07 **Der VwGH anerkennt** im Gegensatz zum BMVIT die über Privatgutachten **nachgewiesene drohende Gesundheitsgefährdung durch Eisenbahn-Lärm** und erkennt der Beschwerde die **aufschiebende Wirkung** zu. Ein ähnlich gelagerter Fall ist in der Geschichte der Union von BMVIT und ÖBB nicht bekannt und daher als Paukenschlag der Hüter des Rechtsstaates zu werten.

2010-09 Mit Beschluss vom 30.09.2010 wies der VwGH die Beschwerden unter Hinweis auf Europarecht zurück: **Laut EU-Recht muss über bekämpfte Bescheide immer eine Berufungsbehörde entscheiden**, welche nicht nur über die richtige Rechtsanwendung entscheiden muss, sondern welche auch die fachliche Basis überprüfen muss. (Dieser Beschluss markiert auch den beginnenden massiven Umbruch in der österreichischen Verwaltungsgerichtsbarkeit, welche in der Verfassungsnovelle und der Neuordnung ab 2014 mündet.)

**Der VwGH kann aber nur über Rechtswidrigkeiten entscheiden und ist daher keine Berufungsbehörde im Sinne des EU-Rechts.** Dies sei laut VwGH der **Umweltsenat** (zuständige Berufungsinstanz in allen anderen UVP-Verfahren, außer Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken), an welchen der VwGH die Parteien auch verwiesen hat.

Eine unabhängige Instanz, die uneingeschränkt entscheiden kann, ist aus folgenden Gründen wichtig: dem BMVIT als Behörde erster und zugleich letzter Instanz kommt eine Rolle zu, die an ihrer Unbefangenheit und Unvoreingenommenheit zweifeln lässt:

- Die BMVIT erteilt Aufträge an die ÖBB zur Ausarbeitung von Projekten.
- BMVIT und ÖBB, also Auftraggeber und Auftragnehmer, stimmen das Projekt weitgehend und eng miteinander ab.
- Die BMVIT genehmigt in der Folge das von ihr in Auftrag gegebene, also ihr eigenes Projekt.
- Die BMVIT ist als Genehmigungsbehörde erste und letzte Instanz, ein ordentliches Rechtsmittelverfahren und eine vollständige inhaltliche Überprüfung von Bescheiden durch eine unabhängige Instanz ist nicht vorgesehen.

2010-10 In Erfüllung des Beschlusses des VwGH erhoben die Parteien des UVP-Verfahrens **Berufung an den Umweltsenat**.

Die vom VwGH verfügte Zuständigkeit des Umweltsenats und die dadurch zu erwartende, bisher nicht stattgefundene objektive Prüfung des Projektes passte weder dem BMVIT noch den ÖBB, weshalb dagegen in zweifacher Weise vorgegangen wurde:

1. Die ÖBB beschwerten sich beim Verfassungsgerichtshof: Der VfGH urteilte mit Erkenntnis vom 19.09.2011, Zahl B 741/11-8, dass die Auslegung des VwGH nicht verfassungskonform erfolgte. Nach Ansicht des VfGH hätte der VwGH den Umweltsenat nicht als zuständig erklären dürfen, sondern hätte vielmehr selbst als Berufungsinstanz mit voller Kognitionsbefugnis (insbesondere Ergänzung des Ermittlungsverfahrens etc) entscheiden müssen.

2. Das BMVIT brachte im Nationalrat über die Regierungsparteien eine Gesetzesänderung zum UVP-Gesetz ein: nicht der Umweltsenat, sondern ein „Infrastruktursenat“ mit Sitz im BMVIT und besetzt durch BMVIT-Beamte sollte den Umweltsenat ablösen, um die Macht im Verfahren zu erhalten. Diese Ungeheuerlichkeit wurde durch massiven öffentlichen Protest gestoppt und ist inzwischen durch die Novellierung der Verwaltungsgerichte bei Bund und Ländern obsolet geworden.

2011-12 Der Umweltsenat weist die Berufung infolge des VfGH-Erkenntnisses zurück.

**Damit haben nun sowohl VwGH als auch Umweltsenat ihre Zuständigkeit verweigert. Zu diesem Zeitpunkt gibt es keine zuständige Behörde!**

2011-12 Verneinen alle denkbaren Behörden ihre Zuständigkeit, so hat der VfGH über die Zuständigkeit zu entscheiden (negativer Kompetenzkonflikt). **Die LUA beantragt die Lösung des negativen Kompetenzkonflikts beim VfGH.**

Zu diesem Zeitpunkt ist bereits aus dem gleich gelagerten Fall „Brenner-Basis-Tunnel“, in welchem der VfGH schon die Kompetenzkonflikt-Frage entschieden hatte, bekannt, dass der VwGH für zuständig erklärt werden wird. Für den Tauernbahn-Fall fehlt also nur mehr die gleiche Bestätigung durch den VfGH.

2011-11 Aufgrund des entstandenen verfahrensrechtlichen „Lochs“ der Unzuständigkeiten liegt für kurze Zeit kein anhängiges Verfahren im UVP-Streit mehr vor.

Diese vermeintliche „Gunst der Stunde“ nutzten die ÖBB und erhöhten massiv den Druck auf die BH St. Johann das bisher ausgesetzte, noch offene **Naturschutzverfahren** und das **Kurorte-Verfahren** abzuschließen. Dies obwohl die ÖBB bereits wussten, dass der VwGH neuerlich als zuständiges Gericht in der Sache entscheiden wird.

Das bislang ruhende Naturschutzverfahren wurde fortgesetzt, obwohl über die UVP-Frage noch keine gerichtliche Entscheidung vorlag. Die UVP-Frage bildet aber eine Vorfrage im Naturschutzverfahren, das bis zu deren Klärung nicht abgeschlossen werden darf.

Im Kurorte-Verfahren (mit strengen Vorgaben hinsichtlich Lärm) prüfte die BH St. Johann sodann lediglich eine eingleisige Strecke nach den nachweislich falschen Angaben der ÖBB, obwohl eine zweigleisige Hochleistungsstrecke verfahrensgegenständlich ist. Zugzahlen und Lärmwerte wurden bewusst falsch dargestellt.

2011-12 Am 19.12.2012 wurde der LUA der positive **Naturschutzbescheid der BH-SJ** zugestellt.

2011-12 Mit **Berufung vom 24.12.2012** wendete die LUA Rechtswidrigkeit und fachliche Unrichtigkeit ein.

2012-03 **Der VfGH erklärt den VwGH als zur Entscheidung zuständig.** Das Verfahren tritt zurück in den Stand, bis zu dem sich der VwGH als unzuständig erklärte (2010-09).

Die **Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung** der Beschwerde wegen **Gesundheitsgefährdung** lebt daher wieder auf, weshalb weiterhin vor dem Abschluss des VwGH-Verfahrens nicht weitergebaut werden darf. Der VwGH hat nun auch in der Sache, also nicht nur hinsichtlich Rechtswidrigkeiten, zu entscheiden.

2012-04 **Das Amt der Salzburger Landesregierung bestätigt die Berufung der LUA:** Die BH SJ hat das Projekt falsch beurteilt (als eingleisige Strecke statt als HL-Strecke). Das Verfahren ist außerdem bis zur Erledigung durch den VwGH auszusetzen.

2013 Ergebnis eines rechtsrichtigen UVP-Verfahrens wäre es, dass die ÖBB einen Lärmschutz, der für eine HL-Strecke ausreicht selbst planen, finanzieren und umsetzen müssten. Stattdessen versuchen die ÖBB im Laufe des Jahres 2013 eine **Bestandslärmsanierung** für die eingleisige Strecke mit Drittelfinanzierung umzusetzen. Bund, Land und Gemeinde sollen sich diese Kosten teilen. Eine HL-Tauglichkeit wäre aber nicht gegeben!

2013-06 Die ÖBB beantragen bei der BH SJ **Bauhilfswege**, welche ohne Naturschutz- und Kurorteverfahren (Lärm) mit AV zur Kenntnis genommen wurden. Tatsächlich wurden über den Sommer **Ausbauarbeiten** an den noch eingleisigen Streckenabschnitten

vorgenommen, welche – ebenso wie die Angerschluchtbrücke – **Ausbauten für die Herstellung einer HL-Strecke darstellen und daher laut EuGH-Rsp UVP-pflichtig sind.**

2013-12 **Das VwGH-Beschwerdeverfahren ist entscheidungsreif.** Inzwischen hat der VfGH Teile der SchIV gehoben (veraltete Grundlagen) und festgestellt, dass die § 31a Gutachten der ÖBB im UVP-Verfahren (diese bilden die Beurteilungsgrundlage für die Sachverständigen und geben nachweislich falsche Prämissen wie zB Zugzahlen vor) in der bisherigen unüberprüfbar Form (gesetzliche Annahme der Richtigkeit) nicht zulässig sind.

2013-12 Am 23.12.2013 veröffentlichte der VwGH die gleichlautenden Erkenntnisse zur Pottendorfer Linie in NÖ und zur Tauernbahn im Gasteinertal, mit denen die UVP-Bescheide **wegen Rechtswidrigkeit aufgehoben** wurden. Grund für die Aufhebung: Der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV würden eingehalten, macht eine Auseinandersetzung mit dem Einfluss von **Schallpegelspitzen** (70 dB und mehr) auf die **menschliche Gesundheit** und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich. Empfohlen werde in NÖ eine Unterschreitung von 45 dB am Ohr des Schläfers. Die in den Gasteiner Kurorten zu erreichenden Werte betragen 35 dB.

In Zusammenschau mit den anderen zwischenzeitigen höchstgerichtlichen Entscheidungen ist nun nicht nur die **SchIV auf den Stand des Wissens zu heben** (in Deutschland wurde der Schienenbonus inzwischen sogar abgeschafft!), und **die UVE zu wiederholen** (§31a-Gutachten), sondern sind auch **die gesundheitsgefährdenden Schall-Spitzenpegel zu berücksichtigen**, welche im Gasteinertal bereits im Bestand und ohne Kapazitätserhöhung schon derzeit gesundheitsgefährdende Werte überschreiten.

Aufgrund **aktuell schon bestehender Gesundheitsgefährdungen** ist bereits heute eine **Bestandslärmsanierung** dringend erforderlich. Derzeit rund **25** Güterzügen in der Nacht steht eine Prognose von **84** Güterzügen pro Nacht gegenüber. Das bedeutet ein plus von 6 dB, also eine **Verdoppelung des Lärms in der Nacht**. Insgesamt sollen laut ÖBB in Zukunft 198 Züge in 24h fahren. Im Vollausbau als HL-Strecke sind dann mehr als 400 Züge/24h möglich (+16 dB).

Die ÖBB binden den Bestandslärmschutz derzeit an die vorherige Erledigung des UVP-Verfahrens. **Die Verpflichtung zum Lärmschutz für die HL-Strecke liegt aufgrund des UVP-Ausbaus allein bei den ÖBB und muss über die Sanierung des Bestandslärms hinausgehen.**

2014 Die ÖBB wollen sich keinen Lärmschutz im UVP-Verfahren der Angerschluchtbrücke vorschreiben lassen und forcieren das Projekt **Bestandslärmsanierung** „Bad Gastein-Böckstein“, wo bisher überhaupt kein Lärmschutz bestand (Grund: Kostenteilung).

Aufgrund der Bindung der Bestandslärmsanierung an ein **Gesamtpaket**, das der Gemeinde einen Baurechtsvertrag für die Errichtung eines Parkdecks auf ÖBB-Grund beschert und eine Vereinbarung über die Verbreiterung der Zufahrt zum Stubnerkogelparkplatz unter der Eisenbahntrasse beinhaltet, hatte die Gemeinde Bad Gastein bereits 2012 ihre eigenen Einsprüche gegen den Bahnausbau zurückgezogen.

Das Bestandslärmprojekt sieht nun eine **Prognose von bis zu 218 Züge** vor. Die ÖBB binden die Errichtung des Lärmschutzes in Bad Gastein aber an den Rückzug aller Einwendungen seitens der Bürgerinitiativen. Die LUA begrüßt diese erste Lärmlinderung seit Jahrzehnten, anerkennt im Bewilligungsverfahren aber die angegebenen überhöhten Zugzahlen der ÖBB nicht an.

2014-04 **Runder Tisch bei LH Dr. Haslauer:** Die Kurorte-Lärmwerte von 35 dB sind ohne Tunnel nicht einzuhalten. Vorrangig sind daher **Gesundheitsgefährdungen** durch Lärmspitzen und die betroffenen **Wirtschaftsbetriebe zu schützen**. Bei Einigung über Ausmaß und Wirksamkeit des Lärmschutzes **werden die Bürgerinitiativen ihre Einwendungen zurückziehen**, sobald der Lärmschutz errichtet ist. Erst danach setzt das BMVIT das UVP-Genehmigungsverfahren fort.

Die Gemeinde Bad Gastein ist gegen einen Lärmschutz höher als 4m, unter 4m ist er aber nicht wirksam. Die Gemeinde gibt in der Folge diesen Widerstand auf.

Die ÖBB beschwören, dass bis 2040 kein zweigleisiger Ausbau der Tauernbahn im Gasteinertal und keine Erhöhung der Zugzahlen stattfinden würde. Weiterhin besteht **Streit** über die von den ÖBB zugrunde gelegten **Zugzahlen** im Bestand, welche die Erhöhung der Zugzahlen laut Prognose geringer erscheinen lassen. Die BI verfügt dazu über langjährige durchgehende tatsächliche Zählungen, welche weitaus geringere Zugzahlen belegen. Der LUA fordert daher ein **Lärmmonitoring**.

2015 Im Verlauf der Jahre 2014 und 2015 werden die Abschnitte der Bestandslärmsanierung in Bad Gastein bewilligt und errichtet. Die Zurückziehung der Einsprüche der BI wird wirksam.

2015-08 Das BMVIT setzt das UVP-Genehmigungsverfahren für die Angertalbrücke fort und übermittelt mehrere Gutachten im Parteiengehör. Eine kurze Fristerstreckung wegen urlaubsbedingter Abwesenheit des LUA-Sachbearbeiters wird vom BMVIT nicht gewährt.

2015-09 Am 15.09.2015 erlässt das BMVIT den **UVP-Genehmigungsbescheid** für die Angerschluchtbrücke, welcher unangefochten bleibt.

2016-04 Die Angerschluchtbrücke geht in Betrieb. Medial wird allein die LUA hervorgehoben und für „Verzögerungen“ und „erhöhte Kosten“ verantwortlich gemacht – völlig sachfremd und klar desinformierend.

Ausblick Die rund 80 km lange Tauernbahn von Schwarzach/St.Veit bis Spittal an der Drau ist inzwischen zu rund 85% zweigleisig als HL-Strecke ausgebaut. Soweit bekannt, ist der 1,7km lange Streckenabschnitt um die Angerschluchtbrücke das einzige Verfahren auf dieser Bahnachse, in welchem (erzwungenermaßen) eine ohnedies verpflichtende UVP durchgeführt wurde. Die letzten eingleisigen Abschnitte befinden sich im Gasteinertal.

Auf das Gasteinertal rollt dennoch eine Welle der Lärmbelastung zu. Insbesondere bei Sperren der Strecken Brenner, Selzthal oder Pyhrn. Die ÖBB haben die Tauernbahnstrecke in den letzten Jahren an vielen Stellen saniert, modernisiert und durchlässiger gemacht und die Tauernachse auf die kommenden Belastungen vorbereitet. Ob die neuen Lärmschutzwände der besonderen Schallausbreitung im Gebirgstal und den Grenzwerten standhalten, wird beobachtet werden. Lärmmäßig befriedet ist die Tourismus- und Kurregion Gasteinertal damit jedenfalls allemal nicht.

Zukünftige Ausbauten der Bahnstrecke unterliegen wieder der UVP-Pflicht, allerdings seit vor ein paar Anlass-Novellen nur noch im vereinfachten Verfahren – daran dürfen Bürgerinitiativen nicht mehr wie bisher als Partei teilnehmen und Gerichte anrufen, sondern haben nur noch Akteneinsicht. Ob dies angesichts der Umbrüche durch die Aarhus-Konvention dann aber noch tatsächlich alles so sein wird, bleibt dahingestellt. Das Gegenteil ist zu erwarten.