



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: +43 1 711 23-889 15 41

E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at

www.bvwg.gv.at

DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

W248 2249759-1/106E

W248 2249888-1/92E

(bitte bei allen Eingaben anführen)

IM NAMEN DER REPUBLIK !

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Vorsitzenden Richter Dr. Matthias W. NEUBAUER und die Richter Dr. Werner ANDRÄ und Dr. Christian BAUMGARTNER als Beisitzer über die Beschwerden

- der Stadtgemeinde Leonding (bP1),
- der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2),
die bP1 und bP2 vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH und Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,
- der Gemeinde Pasching (bP3),
vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,
- der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4),
- der Lagerhaus Eferding OÖ. Mitte eGen (bP5),
- des Heinrich AIGNER, geb. 02.08.1944 (bP6),
- der Christiane AIGNER, geb. 11.08.1951 (bP7),
- des Dipl.-Ing. Gerald AIGNER, geb. 03.12.1977 (bP8)
- des Stefan AUGL, geb. 23.09.1977 (bP9),
- der Ulla AUGL-SCHATZ, geb. 26.07.1977 (bP10),
- des Anton AUGL, geb. 18.11.2013 (bP11),
- des Siegfried AUGL, geb. 17.02.1942 (bP12),
- der Theresia AUGL, geb. 01.07.1953 (bP13),
- des Dieter ROITNER, geb. 01.12.1975 (bP14),
- der Sabine ROITNER, geb. 30.07.1974 (bP15),
- der Stefanie ROITNER, geb. 21.02.2005 (bP16),
- der Katharina ROITNER, geb. 27.08.2009 (bP17),
- des Ernst ROITNER, geb. 06.11.1945 (bP18),
- der Rosa ROITNER, geb. 12.05.1951 (bP19),
- des Andreas WURM, geb. 28.08.1980 (bP20),
- der Daniela WURM, geb. 23.07.1993 (bP21),

- der Ilse WURM, geb. 15.12.1954 (bP22),
- des Jonas Hans WURM, geb. 26.05.2018 (bP23),
- des Samuel WURM, geb. 06.02.2020 (bP24),
- des Hermann AIGNER, geb. 02.10.1943 (bP25),
- der Marianne AIGNER, geb. 12.06.1946 (bP26),
- des Arnold AIGNER, geb. 28.09.1974 (bP27),
- des Martin AIGNER, geb. 15.12.1980 (bP28),
- des Gerhard JUNGMAJR, geb. 06.06.1960 (bP29),
- der Karoline JUNGMAJR, geb. 08.06.1962 (bP30),
- des Thomas JUNGMAJR, geb. 03.04.1994 (bP31),
- des Martin JUNGMAJR, geb. 23.03.1996 (bP32),
- des Ing. Horst R. KIRCHMAJR, geb. 23.12.1963 (bP33),
- der Sigrid KIRCHMAJR, geb. 13.09.1969 (bP34),
- des Jakob KIRCHMAJR, geb. 29.11.1994 (bP35),
- des Karl KLOPF, geb. 05.12.1952 (bP36),
- der Anna KLOPF, geb. 19.04.1953 (bP37),
- des Christian NÖBAUER, geb. 20.08.1991 (bP38),
- des Ing. Mag. (FH) Karl VELECHOVSKY, geb. 12.10.1983 (bP39),
- der Ing. Mag. (FH) Beatrix Rosemarie VELECHOVSKY, geb. 21.04.1973 (bP40),
- des Karl Peter VELECHOVSKY, geb. 18.09.2008 (bP41),
- der Luna Birgit VELECHOVSKY, geb. 03.04.2010 (bP42),
- der Andrea VELECHOVSKY, geb. 30.07.1959 (bP43),
- des ÖkR Ing. Karl Eugen VELECHOVSKY, geb. 07.07.1954 (bP44),
- des Dipl.-Ing. Christian BÖHM, geb. 23.10.1977 (bP45),
- des Franz BÖHM, geb. 30.03.1955 (bP46),
- des Ing. Johannes Markus EDLMAJR, geb. 28.12.1972 (bP47),
- des Alois HARRER, geb. 04.07.1941 (bP48),
- des Josef LEHNER, geb. 26.04.1970 (bP49),
- der Elisabeth LEHNER, geb. 07.02.1967 (bP50),
- des Mag. Josef Maximilian LEHNER, geb. 11.07.1994 (bP51),
- des Michael Johannes LEHNER, geb. 09.07.1998 (bP52),
- des Michael MAJR, geb. 19.11.1975 (bP53),
- der Theresia MAJR, geb. 02.08.1946 (bP54),
- des Thomas Josef WEIGL, geb. 30.05.1978 (bP55),
- des Georg DURSTBERGER, geb. 20.12.1980 (bP56),
- des Karl EICHHORN, geb. 11.10.1950 (bP57),
- der Margot EICHHORN, geb. 17.09.1946 (bP58),
- der Caroline EICHHORN, geb. 20.08.1981 (bP59),
- des Hans LUGHAMMER, geb. 21.10.1971 (bP60),
- der Mag. Sigrid LUGHAMMER, geb. 18.05.1965 (bP61),
- des Georg LUGHAMMER, geb. 01.03.2006 (bP62),
- des Heinrich MAJR, geb. 07.10.1966 (bP63),
- der Astrid MAJR, geb. 16.03.1965 (bP64),
- der Berta MAJR, geb. 31.05.1934 (bP65),
- der Florentina MAJR, geb. 14.05.2007 (bP66),
- des Manfred MAJR, geb. 09.04.1955 (bP67),

- der Andrea MAYR, geb. 28.11.1959 (bP68),
 - des Stefan DALLINGER, geb. 12.02.1984 (bP69),
 - der Alexandra DALLINGER, geb. 11.09.1985 (bP70),
 - des Hans SCHUSTER, geb. 22.08.1951 (bP71),
 - der Elfriede SCHUSTER, geb. 24.07.1957 (bP72),
 - der Rosa SCHUSTER, geb. 02.07.1950 (bP73),
 - des Norbert SCHUSTER, geb. 21.07.1984 (bP74),
 - der Barbara REININGER, geb. 09.04.1984 (bP75),
 - der Anna Sophie REININGER, geb. 10.05.2003 (bP76),
 - des Josef REININGER, geb. 13.05.2011 (bP77),
 - des Peter EßBICHL, geb. 15.03.1978 (bP78),
 - des Kurt Friedrich GSTÖTTNER, geb. 28.01.1964 (bP79),
 - der Ulrike GSTÖTTNER, geb. 27.11.1967 (bP80),
 - des Johann KIRCHMAYR, geb. 26.01.1961 (bP81),
 - der Brigitte KIRCHMAYR, geb. 06.08.1961 (bP82),
 - des Dipl.-Ing. Johann KIRCHMAYR, geb. 27.09.1985 (bP83),
 - des Hannes MAYRHOFER, geb. 09.11.1956 (bP84),
 - der Adelheid MAYRHOFER, geb. 16.05.1957 (bP85),
 - des Dipl.-Ing. Dr. Hannes MAYRHOFER, geb. 16.05.1988 (bP86),
 - des Gerhard RITTENSCHÖBER, geb. 14.06.1953 (bP87),
 - des Karl WEBER, geb. 17.02.1950 (bP88),
 - der Ingeborg WEBER, geb. 29.04.1951 (bP89),
 - des Dipl.-Ing. (FH) Roland WEBER, geb. 01.05.1979 (bP90),
 - der Daniela WEBER, geb. 22.03.1979 (bP91),
 - des Ing. Reinhart LEHNER, geb. 12.03.1960 (bP92),
 - der Edeltraud LEHNER, geb. 29.04.1957 (bP93),
 - des Dipl.-Ing. Stephan LEHNER, geb. 27.06.1986 (bP94),
 - der Silvia SCHIEFERMÜLLER, geb. 17.02.1984 (bP95),
 - der Margarethe JUNGMEIR, geb. 30.03.1957 (bP96),
 - des Johannes FEIZLMAYR, geb. 15.03.1963 (bP97),
 - der Alexandra FEIZLMAYR, geb. 03.03.1978 (bP98),
 - der Johanna FISCHER, geb. 28.07.1971 (bP99),
 - der Elfriede GERNER, geb. 10.05.1952 (bP100),
 - des Dr. Reinhard LEHNER, geb. 17.10.1972 (bP101) und
 - des Roland WEIß, geb. 17.11.1964 (bP102),
- die bP4 bis bP102 vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,
- der Gemeinde Oftring (bP103),
vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,
 - des Landes Oberösterreich (bP104),
vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,
 - der Mag. Barbara THALLINGER (bP105),
 - des Bernhard THALLINGER (bP106),
 - der Monika MEIER (bP107) und

- des Franz MEIER (bP108),
die bP105 bis bP108 vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH,

gegen die Spruchpunkte I. bis V. des Bescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, mit dem der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft die UVP-Detailgenehmigung für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk" erteilt wurde,

sowie über die Beschwerden

- der Stadtgemeinde Leonding (bP1),
- der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2),
die bP1 und bP2 vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH und Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,
- der Gemeinde Pasching (bP3),
vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,
- der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4),
- der Lagerhaus Eferding OÖ. Mitte eGen (bP5),
- des Heinrich AIGNER, geb. 02.08.1944 (bP6),
- der Christiane AIGNER, geb. 11.08.1951 (bP7),
- des Dipl.-Ing. Gerald AIGNER, geb. 03.12.1977 (bP8),
- des Stefan AUGL, geb. 23.09.1977 (bP9),
- der Ulla AUGL-SCHATZ, geb. 26.07.1977 (bP10),
- des Anton AUGL, geb. 18.11.2013 (bP11),
- des Siegfried AUGL, geb. 17.02.1942 (bP12),
- der Theresia AUGL, geb. 01.07.1953 (bP13),
- des Dieter ROITNER, geb. 01.12.1975 (bP14),
- der Sabine ROITNER, geb. 30.07.1974 (bP15),
- der Stefanie ROITNER, geb. 21.02.2005 (bP16),
- der Katharina ROITNER, geb. 27.08.2009 (bP17),
- des Ernst ROITNER, geb. 06.11.1945 (bP18),
- der Rosa ROITNER, geb. 12.05.1951 (bP19),
- des Andreas WURM, geb. 28.08.1980 (bP20),
- der Daniela WURM, geb. 23.07.1993 (bP21),
- der Ilse WURM, geb. 15.12.1954 (bP22),
- des Jonas Hans WURM, geb. 26.05.2018 (bP23),
- des Samuel WURM, geb. 06.02.2020 (bP24),
- des Hermann AIGNER, geb. 02.10.1943 (bP25),
- der Marianne AIGNER, geb. 12.06.1946 (bP26),
- des Arnold AIGNER, geb. 28.09.1974 (bP27),
- des Martin AIGNER, geb. 15.12.1980 (bP28),

- des Gerhard JUNGMAJR, geb. 06.06.1960 (bP29),
- der Karoline JUNGMAJR, geb. 08.06.1962 (bP30),
- des Thomas JUNGMAJR, geb. 03.04.1994 (bP31),
- des Martin JUNGMAJR, geb. 23.03.1996 (bP32),
- des Ing. Horst R. KIRCHMAJR, geb. 23.12.1963 (bP33),
- der Sigrid KIRCHMAJR, geb. 13.09.1969 (bP34),
- des Jakob KIRCHMAJR, geb. 29.11.1994 (bP35),
- des Karl KLOPF, geb. 05.12.1952 (bP36),
- der Anna KLOPF, geb. 19.04.1953 (bP37),
- des Christian NÖBAUER, geb. 20.08.1991 (bP38),
- des Ing. Mag. (FH) Karl VELECHOVSKY, geb. 12.10.1983 (bP39),
- der Ing. Mag. (FH) Beatrix Rosemarie VELECHOVSKY, geb. 21.04.1973 (bP40),
- des Karl Peter VELECHOVSKY, geb. 18.09.2008 (bP41),
- der Luna Birgit VELECHOVSKY, geb. 03.04.2010 (bP42),
- der Andrea VELECHOVSKY, geb. 30.07.1959 (bP43),
- des ÖkR Ing. Karl Eugen VELECHOVSKY, geb. 07.07.1954 (bP44),
- des Dipl.-Ing. Christian BÖHM, geb. 23.10.1977 (bP45),
- des Franz BÖHM, geb. 30.03.1955 (bP46),
- des Ing. Johannes Markus EDLMAYR, geb. 28.12.1972 (bP47),
- des Alois HARRER, geb. 04.07.1941 (bP48),
- des Josef LEHNER, geb. 26.04.1970 (bP49),
- der Elisabeth LEHNER, geb. 07.02.1967 (bP50),
- des Mag. Josef Maximilian LEHNER, geb. 11.07.1994 (bP51),
- des Michael Johannes LEHNER, geb. 09.07.1998 (bP52),
- des Michael MAYR, geb. 19.11.1975 (bP53),
- der Theresia MAYR, geb. 02.08.1946 (bP54),
- des Thomas Josef WEIGL, geb. 30.05.1978 (bP55),
- des Georg DURSTBERGER, geb. 20.12.1980 (bP56),
- des Karl EICHHORN, geb. 11.10.1950 (bP57),
- der Margot EICHHORN, geb. 17.09.1946 (bP58),
- der Caroline EICHHORN, geb. 20.08.1981 (bP59),
- des Hans LUGHAMMER, geb. 21.10.1971 (bP60),
- der Mag. Sigrid LUGHAMMER, geb. 18.05.1965 (bP61),
- des Georg LUGHAMMER, geb. 01.03.2006 (bP62),
- des Heinrich MAYR, geb. 07.10.1966 (bP63),
- der Astrid MAYR, geb. 16.03.1965 (bP64),
- der Berta MAYR, geb. 31.05.1934 (bP65),
- der Florentina MAYR, geb. 14.05.2007 (bP66),
- des Manfred MAYR, geb. 09.04.1955 (bP67),
- der Andrea MAYR, geb. 28.11.1959 (bP68),
- des Stefan DALLINGER, geb. 12.02.1984 (bP69),
- der Alexandra DALLINGER, geb. 11.09.1985 (bP70),
- des Hans SCHUSTER, geb. 22.08.1951 (bP71),
- der Elfriede SCHUSTER, geb. 24.07.1957 (bP72),
- der Rosa SCHUSTER, geb. 02.07.1950 (bP73),
- des Norbert SCHUSTER, geb. 21.07.1984 (bP74),

- der Barbara REININGER, geb. 09.04.1984 (bP75),
- der Anna Sophie REININGER, geb. 10.05.2003 (bP76),
- des Josef REININGER, geb. 13.05.2011 (bP77),
- des Peter EßBICHL, geb. 15.03.1978 (bP78),
- des Kurt Friedrich GSTÖTTNER, geb. 28.01.1964 (bP79),
- der Ulrike GSTÖTTNER, geb. 27.11.1967 (bP80),
- des Johann KIRCHMAYR, geb. 26.01.1961 (bP81),
- der Brigitte KIRCHMAYR, geb. 06.08.1961 (bP82),
- des Dipl.-Ing. Johann KIRCHMAYR, geb. 27.09.1985 (bP83),
- des Hannes MAYRHOFER, geb. 09.11.1956 (bP84),
- der Adelheid MAYRHOFER, geb. 16.05.1957 (bP85),
- des Dipl.-Ing. Dr. Hannes MAYRHOFER, geb. 16.05.1988 (bP86),
- des Gerhard RITTENSCHOBBER, geb. 14.06.1953 (bP87),
- des Karl WEBER, geb. 17.02.1950 (bP88),
- der Ingeborg WEBER, geb. 29.04.1951 (bP89),
- des Dipl.-Ing. (FH) Roland WEBER, geb. 01.05.1979 (bP90),
- der Daniela WEBER, geb. 22.03.1979 (bP91),
- des Ing. Reinhart LEHNER, geb. 12.03.1960 (bP92),
- der Edeltraud LEHNER, geb. 29.04.1957 (bP93),
- des Dipl.-Ing. Stephan LEHNER, geb. 27.06.1986 (bP94),
- der Silvia SCHIEFERMÜLLER, geb. 17.02.1984 (bP95),
- der Margarethe JUNGMEIR, geb. 30.03.1957 (bP96),
- des Johannes FEIZLMAYR, geb. 15.03.1963 (bP97),
- der Alexandra FEIZLMAYR, geb. 03.03.1978 (bP98),
- der Johanna FISCHER, geb. 28.07.1971 (bP99),
- der Elfriede GERNER, geb. 10.05.1952 (bP100),
- des Dr. Reinhard LEHNER, geb. 17.10.1972 (bP101) und
- des Roland WEIß, geb. 17.11.1964 (bP102),

die bP4 bis bP102 vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,

- der Mag. Barbara THALLINGER (bP105),
- des Bernhard THALLINGER (bP106),
- der Monika MEIER (bP107),
- des Franz MEIER (bP108),

die bP105 bis bP108 vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH,

gegen die Spruchpunkte I. und II.1. bis II.3. des Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, mit dem der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft die Bewilligung nach § 24f UVP-G 2000 in Verbindung mit §§ 5, 6, 10, 14 und 26 ff Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (Oö. NSchG 2001) und § 10 Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetz für das Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“ erteilt wurde,

nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung von 16.03.2023 bis

20.03.2023

A)

I. beschlossen:

I.1. Die Beschwerdeverfahren über die Beschwerden

- des Andreas WURM, geb. 28.08.1980 (bP20),
- der Daniela WURM, geb. 23.07.1993 (bP21),
- der Ilse WURM, geb. 15.12.1954 (bP22),
- des Jonas Hans WURM, geb. 26.05.2018 (bP23),
- des Samuel WURM, geb. 06.02.2020 (bP24),
- der Mag. Barbara THALLINGER (bP105),
- des Bernhard THALLINGER (bP106),
- der Monika MEIER (bP107),
- des Franz MEIER (bP108),
- der Margarethe JUNGMEIR (bP96)
- der Elfriede GERNER (bP100)
- des Ing. Horst R. KIRCHMAYR, geb. 23.12.1963 (bP33),
- der Sigrid KIRCHMAYR, geb. 13.09.1969 (bP34),
- des Jakob KIRCHMAYR, geb. 29.11.1994 (bP35),
- des Dipl.-Ing. Christian BÖHM, geb. 23.10.1977 (bP45),

werden wegen Zurückziehung der Beschwerden gemäß § 28 Abs. 1, § 31 Abs. 1 VwGVG eingestellt.

II. zu Recht erkannt:

II.1. Die Entscheidungen über die Anträge auf Genehmigung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahnen werden ersatzlos behoben.

II.2. Den Beschwerden wird teilweise Folge gegeben und der Spruch des angefochtenen UVP-Detailgenehmigungsbescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, dahingehend abgeändert, dass

II.2.1. in Spruchpunkt III. („Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil“) am Ende eingefügt wird:

- **Unterlagen zur Abgrenzung von den Anlagen der Linzer Lokalbahn:**

- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0203-F00: LAGEPLAN TEIL 1 KM 190,300 - KM 190,800 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0204-F00: LAGEPLAN TEIL 2 KM 190,800 - KM 191,500 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0205-F00: LAGEPLAN TEIL 3 KM 191,500 - KM 192,175 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0206-F00: LAGEPLAN TEIL 4 KM 192,175 - KM 192,850 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-03-0210-F00: REGELQUERSCHNITT BAHN Parallelführung Linzer Lokalbahn (LILLO) Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0201-F00: PROFIL KM 190,475 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0202-F00: PROFIL KM 190,650 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0203-F00: PROFIL KM 190,900 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0204-F00: PROFIL KM 191,100 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0205-F00: PROFIL KM 191,300 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0206-F00: PROFIL KM 191,575 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0207-F00: PROFIL KM 191,725 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0208-F00: PROFIL KM 191,900 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0209-F00: PROFIL KM 191,950 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0210-F00: PROFIL KM 192,075 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0211-F00: PROFIL KM 192,200 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0212-F00: PROFIL KM 192,275 Abgrenzung Antragsgegenstände

II.2.2. die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, im Spruchpunkt IV.1. („Bauphase“) vorgeschriebenen Auflagen 17.), 18.), 18a*), 18b*), 38.), 39d*), 54.), 72.), 73.a), 73.b), 73.c), 73.d), 73.h), 74.), 87.), 98.) und 106o), die im Spruchpunkt IV.2. („Betriebsphase“) vorgeschriebenen Auflagen 127.e), 128.), 129.), 130.), 131a*), 131b*) und 140.) sowie die im Spruchpunkt IV.3. („Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen“) vorgeschriebenen Auflagen 16.), 32.), 34.) und 37.) entfallen.**

II.2.3. die Nebenbestimmungen (Spruchpunkt IV. des UVP-Detailgenehmigungsbescheides der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, sowie im gegenständlichen Verfahren neu hinzugekommene oder abgeänderte Nebenbestimmungen) lauten:

„IV.1. Bauphase

Allgemeine Vorschriften

1. Der Baustellenverkehr hat, wann immer dies möglich ist, innerhalb der Baustelle in Längsrichtung im Baufeld zu erfolgen.
2. Soweit der Baustellenverkehr und Massentransporte über Straßen und Wege erfolgen sollte, sind die konkreten Fahrtrouten im Zuge der Ausführungsplanung auszuarbeiten und darzustellen. Sämtliche Fahrtrouten sind mit den Straßenerhaltern und den Standortgemeinden abzustimmen.

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

Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

4. Ergänzende abfallchemische Untersuchungen sind vor Baubeginn durchzuführen und gemäß Deponieverordnung 2008, Anhang 4 und Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023 hinsichtlich ihrer Eluat- und Gesamtgehalte zu beurteilen. Diese müssen sich jedenfalls auch auf die Flächen der vorgesehenen Versickerungsbecken, der alten und neuen Rübenverladeplätze und allenfalls berührter Verdachtsflächen erstrecken. Die Ergebnisse dieser verdichteten Untersuchung sind in das Baustellenlogistikkonzept (Materialbewirtschaftung) einzuarbeiten und der Behörde spätestens 2 Wochen vor Baubeginn unaufgefordert vorzulegen. Selektive Aushubarbeiten die zu einer geänderten Baustellenabwicklung führen sind darzustellen.
5. Für die Bauphase ist eine abfallchemische Bauaufsicht zur Überwachung der Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften und der abfallchemischen Grenzwerte zu bestellen.
6. Werden im Zuge des Baugeschehens unerwartete Altablagerungen angetroffen, deren Verunreinigung auf Basis der abfallchemischen Beurteilung die Parameter der Baurestmassendeponie gemäß DVO 2008 überschreiten, sind diese sowohl lateral als auch in die Tiefe so weit zu entfernen, bis das vom Abfallmanagement und der abfallchemischen Bauaufsicht festgelegte Sicherheits- oder Sanierungsziel erreicht ist. Die Sanierungszielwerte sind mit der UVP Behörde abzustimmen. Die Bestimmungen des AWG 2002 gelten sinngemäß. Nachweise hierüber sind der Behörde zu übermitteln.
7. Für die Qualitätsanforderungen an Verfüllmaterialien sind generell die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Abfallwirtschaftsplans 2023 anzuwenden. Die Eignung ist in chemischer Hinsicht durch entsprechende Untersuchungen vor Einbau der Materialien nachzuweisen und zu dokumentieren. Eine entsprechende Qualitätssicherung des Materials ist erforderlich. Die Zulässigkeit der Verwertung ist nachzuweisen.
8. Die abzubrechenden Hochbauobjekte sind nach den Gesichtspunkten des verwertungsorientierten Rückbaues abzubrechen. Diese Arbeiten haben unter Beachtung der ÖNORM B 3151 (Rückbau von Bauwerken als Standardabbruchmethode) und unter Beachtung der Recycling-Baustoffverordnung (BGBl II 181/2015) idF. BGBl II Nr. 290/2016 zu erfolgen.
9. Während der Bauphase sind mindestens 500 kg eines geeigneten Ölbindemittels im Baustellenbereich bereitzuhalten. Gebrauchte Ölbindemittel sind nachweislich gemäß

AWG 2002 von einem befugten Unternehmen entsorgen zu lassen.

10. Im Bereich der vorgesehenen Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind für die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (Treib- und Schmierstoffe, sonstige Bauhilfsstoffe, etc.) entsprechend abgedichtete Lagereinrichtungen einzurichten. Für die Betankung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen sind eigene abgedichtete Betankungsflächen herzustellen.
11. Unmittelbar vor dem Rückbau der Bestandsstrecke sind die Gleisaushubmaterialien entsprechend den dann gültigen gesetzlichen Vorgaben (Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023) zu beproben und zu analysieren. Wegen der erfolgten Herbizidanwendung auf den zu untersuchenden Gleisbereichen ist entweder der Nachweis einer mindestens einjährigen Karenzfrist, gerechnet vom letzten Spritzmitteleinsatz, zu erbringen oder sind die einzelnen Feldproben auch auf Herbizidrückstände zu untersuchen und die Zulässigkeit der geplanten Verwertung zu prüfen.
12. Vor Beginn der Bauarbeiten ist das Trassenband der neuen Trasse einer Kampfmittel- bzw. einer Kriegsrelikterkundung zu unterziehen, dies zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
13. Die Hauptbaustelleneinrichtungsflächen sind nach Ende der Bautätigkeit (am Ende des Bauszenarios 2) zurückzubauen und sind die dabei anfallenden Abtragsmassen im Vorfeld, d.h. vor Beginn der Rückbauarbeiten, abfallchemisch zu beproben und ergebnisorientiert zu verwerten oder zu entsorgen. Dies ist entsprechend zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
14. Das Abfallwirtschaftskonzept und das Baukonzept sind laufend fortzuschreiben und müssen auch die Änderungen, die sich in der Detailplanung bereits ergeben haben oder allenfalls noch ergeben werden, berücksichtigen.

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

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

anwendbar – ungünstigsten Bereich der Erschütterungsfrequenzen ($f < 10$ Hz) angegeben.

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

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

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

16. Bei den Bauarbeiten dürfen grundsätzlich nur Maschinen zum Einsatz kommen, die dem Stand der Technik entsprechen. In jenen Bereichen, in denen sich die Bauarbeiten auf weniger als 150 m an Bauwerke annähern, sind bei der Auswahl der Bauverfahren neben anderen Kriterien auch die hervorgerufenen Erschütterungen zu berücksichtigen. Von jenen Baumaschinen, die geeignet sind, starke Erschütterungen hervorzurufen (insbesondere Vibrorammen, Vibrowalzen, Mastrammgeräte, Hydraulikbagger, Hydraulikhämmer) sind vor deren Einsatz Datenblätter der vorgesehenen Maschinentypen der örtlichen Bauaufsicht zur Freigabe vorzulegen. Als Eignungskriterium kommt u.a. der Unterschied zwischen den Anregungsfrequenzen und den Übertragungsfrequenzen des Untergrunds in Betracht. Bei Maschinen die länger andauernden Erschütterungen hervorrufen, sind auch Angaben über die Schlagzahl, durchschnittliche Zyklusdauer etc. erforderlich.
17. Um die Belästigung der Anrainer möglichst gering zu halten, dürfen erschütterungsrelevante bzw. erschütterungsintensive Bauarbeiten (beispielsweise Abrissarbeiten, Baugrubensicherungsarbeiten (Spundwände, Bohrpfähle), Verdichtungsarbeiten, Rammarbeiten für Lärmschutzwand- und Mastfundamente) grundsätzlich nur an Werktagen (6.00 bis 19.00) untertags durchgeführt werden. Unvermeidliche Nachtarbeiten, die zwingend erforderlich sind, müssen unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer den betroffenen Anrainern (erschütterungstechnisch ca. im Umkreis von 200m um die Baustelle) in geeigneter Form

(zB durch persönliche Verständigung oder Postwurfsendung) rechtzeitig im Voraus angekündigt werden. In der Ankündigung ist auch die Kontaktperson samt Kontaktdaten (Telefonnummer) anzugeben. Während der Nachtarbeiten hat die Kontaktperson für die Anrainer jederzeit erreichbar zu sein um erforderlichenfalls bei allfälligen Missständen (wie insbesondere Überschreitungen von Erschütterungs- und Lärmgrenzwerten) allfällige Beweissicherungs- (Meß-) und Abhilfemaßnahmen zu treffen. Die Abweichungen von den Regelarbeitszeiten sowie die Verständigung der betroffenen Bevölkerung sind zu dokumentieren und die Dokumentation auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

18. Im Bereich der Wohnbebauung ist der Fahrweg mit einem schweren Gleisoberbau, Regelschotterbetthöhe und hochverdichtetem Unterbauplanum auszuführen. Die Verdichtung muss zumindest $E_{v2} = 200 \text{ MN/m}^2$ erreichen.
19. Zur Festlegung der erforderlichen Bettungsziffern von Schwellenbesohlungen und/oder Unterschottermatten sind die Erschütterungs-Transferfunktionen zu charakteristischen, betroffenen Wohngebäuden zu ermitteln. Dazu sind die lokal vorhandenen Emissionsspektren des Zugverkehrs, die örtlichen geodynamischen Übertragungsbedingungen und das baudynamische Verhalten der gegenständlichen Anrainergebäude messtechnisch zu bestimmen. Diese Untersuchungen sind im Rahmen der Ausschreibungsplanung durchzuführen und der Behörde vor Baubeginn vorzulegen.
20. Zum Schutz vor gesundheitsgefährdenden Erschütterungen sind die Bestimmungen der Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV) einzuhalten.
21. Zum Schutz des Wohlbefindens der Anrainer sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 gemäß folgender Tabelle einzuhalten:

Zeile	Einwirkungstage / Kalenderjahr [d]	Beurteilungsperiode	$v_{R,max,Fund}$ [mm/s]	Faktor A für E_{max}	Faktor B für E_r
1	26 bis 78	Tag	12,0	1,25	1,25
		Nacht	0,70	1,25	1,25
2	6 bis 25	Tag	16,0	1,50	1,50
		Nacht	0,70	1,50	1,50
3	2 bis 5	Tag	21,0	1,75	Beurteilung nur nach E_{max}
		Nacht	1,0	1,75	
4	1	Tag	21,0	2,00	
		Nacht	10,0	2,00	

RVE 04.02.04 - Tabelle 2: Zulässige $v_R, max, Fund$ -Werte im Falle einer Fundamentmessung und Faktoren für E_{max} bzw. E_r im Falle einer Wohnbereichsmessung in Abhängigkeit von der Einwirkungsdauer

22. Die Anzahl der Arbeitstage mit erschütterungsintensiven Arbeiten (Rammen, Schrämarbeiten, Vibrowalzenverdichtung, Baggerarbeiten uä) sind im Voraus in Bereichen bahnaher Bebauung (siehe RVE 04.02.02) abzuschätzen. Dabei sind Streckenabschnitte mit gleicher Struktur der Bauarbeiten zusammenzufassen und die Baudauer für jeweils 200m-Abschnitte zu bestimmen. Entsprechend der Summe derartiger Arbeitstage im Jahr sind die Richtwerte der RVE 04.02.04 anzuwenden.
23. Die Einhaltung der RVE-Richtwerte ist durch Erschütterungsmessungen bei bahnaher Bebauung nach RVE 04.02.02 zumindest in 200m-Abschnitten entweder beim möglichst nächstgelegenen oder einem besonders sensiblen Wohngebäude zu überwachen. Die Überwachung ist schriftlich zu dokumentieren und auf Verlangen bzw mit der Fertigstellungsanzeige der Behörde vorzulegen.

Aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie

24. Rechtzeitig vor Baubeginn ist seitens der Konsenswerberin ein Konzept für ein Wildschutzmonitoring vorzulegen. In diesem Konzept ist in Abstimmung mit der Behörde Umfang und Inhalt festzulegen. Für die Beweissicherung und begleitende Kontrolle ist für die Fachbereiche „Waldökologie/Forstwirtschaft“ und „Wildökologie/Jagdwirtschaft“ vor Beginn der Bauphase eine forstliche Bauaufsicht einzurichten, die hinsichtlich der Ausbildung den Anforderungen des § 105 Abs. 1 lit. 3 Forstgesetz - Forstwirt(in) mit Staatsprüfung für den höheren Forstdienst - entsprechen.
25. Die Konsenswerberin hat dafür Sorge zu tragen, dass die Funktionalität des bestehenden Forstwegenetzes während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten wird, so dass alle Waldflächen im Einflussbereich der Trasse während der Bauphase bewirtschaftet werden können. Treten Bewirtschaftungerschwernisse auf, so sind entsprechende Umwege einzurichten.
26. Das Abstellen von Maschinen und Geräten sowie die Lagerung von Bau- u. Aushubmaterial auf Waldflächen außerhalb der Baufeld- und Rodungsgrenzen sind verboten.
27. Die im Projekt dargestellten Wildquerungseinrichtungen sind projektgemäß auszuführen und mit den vorgesehenen entsprechenden Anschlussleitpflanzungen sowie Strukturelementen zu ergänzen. Weiters gelten betreffend die Ausführung die Vorgaben in der RVS Wildschutz. Auf Grundstücken der Konsenswerberin anschließend an die Querungseinrichtungen dürfen keine Hochstände, Fütterungen und/oder sonstige Reviereinrichtungen errichtet und betrieben werden.
28. Die Abschnitte mit Wildschutzzaun sind an die Lärmschutzwände optimal anzubinden.

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

Aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser

Baustelleneinrichtungsflächen:

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

29. Bei geringmächtiger Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen auf den BE-Flächen. Vorbehaltlich weiterer Behördenaufgaben sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage mit Absperrvorrichtung geführt werden können.
30. Flüssige, grundwassergefährdende Bauhilfsstoffe sind in Auffangwannen zu lagern, die so dimensioniert sein müssen, dass sie den Inhalt des lecken Containers aufnehmen können.
31. Baustelleneinrichtungsflächen sind nach Fertigstellung des jeweiligen Bauabschnittes bzw. der jeweiligen Objekte ehestmöglich wieder rückzubauen.
32. Allfällige Spritzbetonsicherungen bei Baugruben sind je nach Baufortschritt ehestmöglich wieder zu entfernen oder durch Perforieren wasserwegig zu machen.
33. Sollten im Zuge der Herstellung des Bauwerkes Spundwände, die bis in den Grundwasserkörper hineinragen, eingebaut worden sein, sind diese nach Fertigstellung des Bauwerkes wieder vollständig zu ziehen, um einen freien Grundwasserabfluss zu gewährleisten.
34. Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur nichtalkalihaltige Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.
35. Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden.

Der Einsatz von Bauhilfsstoffen mit einer WGK 3 ist unzulässig.

36. Im Sinne des qualitativen Grundwasserschutzes sind im Sinne des § 30 WRG solche Schmiermittel bzw. Treibstoffe zu verwenden, die biologisch abbaubar sind, sofern vom Gerätehersteller keine diesbezüglichen Einschränkungen vorgeschrieben worden.
37. Bei der Bauausführungsplanung der Objekte ist darauf zu achten, dass Bahnwässer während des Regelbetriebes ordnungsgemäß in die dafür vorgesehenen Anlagen der Bahnentwässerung eingeleitet werden. Dies gilt sinngemäß auch für außerbetriebliche Ereignisse.
38. Im Zuge der Bauausführungsplanung jener Objekte, bei denen eine Wasserhaltung erforderlich ist, sind jene Maßnahmen im erforderlichen Detail zu beschreiben, die vor Einleitung in eine Vorflut, einen Kanal oder Versickerung zum qualitativen Schutz des Grundwassers erforderlich sind. Hierbei sind die Anforderungen an die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser heranzuziehen.
39. Bei Einleitung der Wässer in eine Vorflut oder einen Kanal sind die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft über die allgemeine Begrenzung von Abwasseremissionen in Fließgewässer und öffentliche Kanalisation (AAEV), BGBl. Nr. 186/1996, einzuhalten.
40. Objekt LM21: Sollten im Zuge der Herstellung des Bauwerkes Spundwände, die bis in den Grundwasserkörper hineinragen, eingebaut worden sein, sind diese nach Fertigstellung des Bauwerkes wieder vollständig zu ziehen, um einen freien Grundwasserabfluss zu gewährleisten.

Um einen Anstau- bzw. einen Sunkeffekt des Grundwassers um das Bauwerk zu vermeiden, ist um jenen Bauwerksteil, der in den Grundwasserkörper einbindet, eine Ringdrainage vorzusehen.

41. Beckenanlagen: Bei unzureichender Durchlässigkeit der natürlichen Bodenschichten im Bereich der Versickerungsbecken und Versickerungsmulden ist bei geringer Überdeckung mit dichten Schichten (< 2 m) eine Bodenauswechslung mit durchlässigem, inertem Material vorzunehmen. Bei großer Überlagerungsstärke (> 2m Überdeckung) sind Sickerschlitze bis in den durchlässigen Untergrund reichend herzustellen. Zur gesicherten Ableitung der Niederschlagswässer in die Sickerschlitze ist in diesem Fall unter dem Bodenfilter eine Drainageschicht, mit Vlies vom Bodenfilter getrennt, herzustellen. Die Detailbemessung hat auf Basis der Bodenuntersuchungen im Zuge der Ausführungsplanung zu erfolgen.
42. Die Funktionstüchtigkeit der Versickerungsbecken kann bei Anlagen, die über den schlecht wasserdurchlässigen und bis zu mehreren Metern mächtigen Deckschichten zu

liegen kommen, stark eingeschränkt werden. Im Zuge der Errichtungsmaßnahmen ist daher situativ zu prüfen, ob durch die Anlage von Sickerschlitzen die Versickerung verbessert werden kann. Dies betrifft insbesondere die Becken 1, 5, 7, 8, 11 und 14.

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

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

Lärm:

44. Die Entfernung von bestehenden Lärmschutzwänden ist zum spätest möglichen Zeitpunkt und die Errichtung neuer Lärmschutzwände ehestmöglich (nach Fertigstellung des Erd- und Unterbaus) durchzuführen.
45. Die in der UVE getroffenen Festlegungen hinsichtlich der Baustellenarbeitszeiten an Werktagen bei Tagzeit und hinsichtlich eines lärmarmen Baubetriebes mit Einsatz lärmarmen Baugeräte sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen.
46. Für die Bauzeit ist die Stelle einer mit ausreichenden Befugnissen für den Bauablauf ausgestatteten Kontaktperson (z.B. Bauführer) einzurichten, über die mögliche Beschwerden der Nachbarschaft entgegengenommen und gegebenenfalls Kontrollmessungen zur Beweissicherung und mögliche Konsequenzen organisiert werden. Die Kontaktperson ist den betroffenen Nachbarn, vornehmlich und nachweislich über Gemeinden und Bürgerinitiativen als Ansprechpartner namentlich zu nennen und die Erreichbarkeit (Telefonnummer) bekannt zu geben.
47. Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), wird für die Höhe des Beurteilungspegels $L_{r,Bau}$ der spezifischen Baulärmimmissionen (A bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer, oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft die Einhaltung folgender Grenzwerte gefordert.

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

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

48. Über die in den Punkten 45.), 46.), 47.) angeführten Abweichungen des üblichen Baubetriebes, sowie über eventuelle Lärmbeschwerden der Nachbarn und der daraus abgeleiteten Konsequenzen sind kurze Protokolle anzufertigen und zur allfälligen späteren Einsichtnahme durch die Behörde zu sammeln.
49. Zur Kontrolle der Einhaltung der angeführten Baulärm-Immissionsgrenzwerte sind während der bauphasenpunktuelle Überprüfungen wie folgt vorzunehmen:
50. Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls an repräsentativen Punkten für die nächsten, jeweils durch Baulärm exponiert betroffenen Wohnnachbarschaftslagen während der jeweils voraussichtlich lautesten Bauphasen zu erfolgen. Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen vorzunehmen.
51. 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.
52. 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.
53. Über die Ergebnisse der Untersuchungen mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004 und der daraus abgeleiteten spezifischen Baulärmimmissionen, der

Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind kurze Protokolle zu erstellen und zur allfälligen Einsichtnahme durch die Behörde aufzubewahren.

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

Luftverunreinigungen:

55. Zwischen Bahnkilometer 203,9 (Auffahrt Baufeld von BE West1) und Bahnkilometer 204,8 (Auffahrt Baufeld von Neufahrner Straße) ist die regelmäßige Befeuchtung des Baufeldes nach dem Stand der Technik durchzuführen.
56. Es ist ein aktuelles Verzeichnis aller verwendeten Baumaschinen zu führen, die Maschinen sind eindeutig zu bezeichnen, sodass eine klare Zuordnung zu den auf dem Gelände befindlichen Maschinen getroffen werden kann. Für alle nicht elektrisch betriebenen Baumaschinen ist zu begründen, weshalb kraftstoffbetriebene Maschinen verwendet werden. Ebenso sind das Datum des Inverkehrbringens und die Typengenehmigungsstufe laut MOT-Verordnung jeder kraftstoffbetriebenen Baumaschine anzugeben. Die Offroad-Maschinen müssen entsprechend der MOT-V der Stufe IIIB oder einer emissionsärmeren entsprechen, die LKWs mindestens Abgasklasse EURO- IV. Für sämtliche Baustellenaggregate sowie dieselbetriebene Fahrzeuge inklusive Schwerfahrzeuge ist schwefelarmer, volladditiver Dieseltreibstoff (Schwefelgehalt < 10 ppm Schwefel) einzusetzen.
57. Vor Einfahrten von Baufahrzeugen in siedlungsnahe, unbefestigte Baustraßen, sind Schilder mit einer Zonen - Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit „Zone 20 km/h“ mit dem Zusatzschild „mit Ausnahme befestigter Straßen“ anzubringen.
58. Das unnötige Laufenlassen von kraftstoffbetriebenen Motoren (Maschinen oder Kraftfahrzeuge) ist verboten. Diesbezüglich sind die bauausführenden Unternehmen bzw. deren ArbeitnehmerInnen nachweislich zu informieren, es ist dafür Sorge zu tragen, dass auch betriebsfremde Personen beim Aufenthalt auf der Baustelle diese Regelung beachten.

Lichtimmissionen:

59. Baustellenflächen sind in dem für die Arbeits- und Sicherheitserfordernisse benötigten Ausmaß zu beleuchten und die Einstellung der Beleuchtung hat derart zu erfolgen, dass

eine Ausleuchtung benachbarter Wohn- und Schlafräume vermieden wird. Die Beleuchtung in der Nacht und in Arbeitsruhezeiten ist auf das aus Sicherheitsgründen erforderliche Minimum zu reduzieren.

Aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima

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

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

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

Aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr)

62. Das gesamte Projekt ist entsprechend den Einreichunterlagen plan-, sach- und fachgemäß von hierzu befugten Personen und Unternehmen auszuführen. Änderungen sind unverzüglich nachweislich der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als UVP-Behörde und Oberste Zivilluftfahrtbehörde sowie dem Flughafen Linz und der Austro Control GmbH mitzuteilen.

63. Die detaillierte Bauphase, der Bauablauf sowie die Verwendung von Baugeräten und Baustellenscheinwerfern sowie die Situierung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind rechtzeitig vor Baubeginn – mindestens jedoch 12 Wochen vorher – bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und UVP-Behörde einzureichen. Ohne die Bekanntgabe der zur Verwendung gelangenden Baugeräte und des

Bauablaufes können Beeinträchtigungen der Sicherheit der Luftfahrt auf Grund der derzeitigen Unterlagen nicht ausgeschlossen werden, sodass mit Maßnahmen gemäß §§ 6a und 141 Luftfahrtgesetz – welche bis zur sofortigen Einstellung der Baustelle reichen können – zu rechnen wäre.

64. Der genaue Beginn der Bauarbeiten ist mindestens 3 Monate vor Baubeginn der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Oberste Zivilluftfahrtbehörde und UVP-Behörde schriftlich mitzuteilen um eine entsprechende luftfahrtübliche Kundmachung zu veranlassen.
65. Vor Baubeginn ist eine Vereinbarung mit dem Flughafen Linz hinsichtlich der Erhebung, Meldung, Auflieferung der Daten sowie die Erstellung von Karten für das Luftfahrthandbuch Österreich (AIP) der Bahnanlage im Bereich der An- und Abflugflächen auf Kosten der Bewilligungswerberin zu treffen. Diese Vereinbarung, welche sowohl die Datenqualität in der Luftfahrt zu berücksichtigen hat, ist der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als Oberste Zivilluftfahrtbehörde unter Verständigung der UVP-Behörde vor Baubeginn vorzulegen.
66. Aus betrieblichen Gründen ist jenes Befeuerelement (Nr. 25), welches zwischen den Gleisanlagen zu liegen kommt, nach vorheriger nachweislicher Koordination mit dem Flughafen Linz im Zuge der Bauphase zu entfernen. Zusätzlich ist eine Funktionsüberwachung der bestehenden Anflugbefeuerelemente nach vorheriger Vereinbarung mit dem Flughafen Linz zu errichten um die Funktion der verbleibenden Elemente der Anflugbefeuerelemente zu überwachen um das Fehlen eines Anflugbefeuerelementes zu kompensieren. Die Kostentragung ist auf Grund der projektbedingten Änderung der Anflugbefeuerelemente durch die Projektwerberin grundsätzlich von dieser zu tragen. Sollte jedoch eine andere Vereinbarung mit dem Flughafen Linz getroffen werden, so kann dies als gleichwertig in Bezug auf die Kostentragung angesehen werden.

Aus Sicht der Fachgebietes Boden, Agrarwesen

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

Die zwingende Umsetzung der Richtlinien gilt für den Bereich Zwischenlager für

Bodenabhub nur eingeschränkt für den Fall, dass die betroffenen Grundeigentümer dazu bereit sind, die dafür notwendigen Flächen im Zuge der vorübergehenden Grundeinlöse zur Verfügung zu stellen.

68. Die während des Baus vorübergehend beanspruchten Flächen sind auf Dauer der vorübergehenden Beanspruchung in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten nach dem Stand der Technik verhindert wird.
69. Da aus den vorliegenden Projektunterlagen hervorgeht, dass im Projekt nur eine unzureichende Ersatzaufschließung zu Gst.Nr. 1670/1 KG 45307 Neubau im Bereich der nordwestlichen Ecke des Grundstücks geplant ist, ist eine zusätzliche Ersatzaufschließung möglichst vom geplanten Damm in einer Qualität zu errichten, dass über diese Zufahrt mit üblichen Gliederzügen problemlos auf das Feld zugefahren werden kann. In die Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.
70. Für die Restackerfläche auf EZ 57, KG 45303, Gst.Nr. 350 ist eine befestigte mit Traktorgespannen befahrbare Zufahrt von der Westbahnstraße zu errichten. In die Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.
71. Die bei Gst.Nr. 3361 KG Marchtrenk entlang der nördlichen Grundgrenze geplante ökologische Ausgleichsfläche (Maßnahmen 1.52 und 3,73) ist auf den nördlichen Randstreifen des Wirtschaftsweges W22 zu verlegen.
72. Die bei Gst.Nr. 3362 KG Marchtrenk entlang der nördlichen Grundgrenze geplante ökologische Ausgleichsfläche (Maßnahmen 1.52 und 3,73) ist auf den nördlichen Randstreifen des Wirtschaftsweges W22 zu verlegen.
73. Die Fahrbahnen in Unterführungen müssen auch im Bereich von Wirtschaftswegen so breit sein, dass zwei Gliederzüge in der Unterführung problemlos aneinander vorbeifahren können.
74. Auf die absolute Grünlandfläche auf Gst.Nr. 125/4 KG Leonding entlang des Krumbaches kann in Folge der Grundbeanspruchung im östlichen Grundstücksbereich nur noch über die nördlich angrenzende Ackerfläche zugefahren werden. Eine gesonderte befestigte Zufahrt zu einer nicht wie die nördlichen Grundstücksteile als Acker nutzbaren absoluten Grünlandfläche ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit und ist daher nach dem Stand der Technik bauseits herzustellen. In die Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.
75. Für die westliche kleinere Restfläche des Gst.Nr. 230 KG Pasching muss eine Zufahrtsmöglichkeit hergestellt werden oder alternativ (unter Voraussetzung der Zustimmung des Grundeigentümers) diese Fläche mit eingelöst werden.

76. Der nach Projektumsetzung einzige Aufschließungsweg zur südlichen Restfläche des Gst.Nr. 578 KG 45309 Rufling auf dem Öffentlichen Gut Gst.Nr. 827 KG 45309 Rufling ist im Aufbau so zu verbessern, dass er bei jeder Witterung mit den üblichen Traktorgespannen befahren werden kann. In diese Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.
77. Der nach Projektumsetzung einzige Aufschließungsweg zur westlichen Restfläche des Gst.Nr. 264 KG 45308 Pasching auf dem Öffentlichen Gut Gst.Nr. 1569/3 KG 45308 Pasching ist im Aufbau so zu verbessern, dass er bei jeder Witterung mit den üblichen Traktorgespannen befahren werden kann.
78. Bei Gst.Nr. 371 KG 45308 Pasching ist im Einfahrtsbereich zum verbleibenden Acker eine befestigte Abstellfläche zu errichten, die ausreicht, dass zumindest ein Gliederzug an dieser Stelle auf befestigtem Boden geparkt werden kann.
79. Beim Wirtschaftsweg W33 auf dem Rückhaltedamm Breitenbrunnerbach ist in einem Bereich des Weges, der von Norden und Süden eingesehen werden kann, eine Ausweichmöglichkeit in einer Länge herzustellen, die das Aneinandervorbeifahren von Gliederzügen und LKW-Gespannen ermöglicht.
80. Bei Gst.Nr. 1684/1 KG 45307 Neubau ist im Bereich der südöstlichen Grundstücksecke der Restfläche eine befestigte Zu- und Abfahrt mit einer Abstellrampe für Traktorgespanne auf Grundstücksniveau zu errichten.
81. Die zu kurze Abstellfläche im nordwestlichen Bereich der Restfläche des Gst.Nr. 321 KG 45308 Pasching ist für das Abstellen von Gliederzügen in Abstimmung mit dem Grundeigentümer anzupassen. (4.3.3.3 Familie Dipl.-Ing. Gerald AIGNER)
82. Wirtschaftsweg W28: die Errichtung dieses Weges Richtung Osten ab östlicher Grundgrenze des Gst.Nr. 3555/1 KG 51216 Marchtrenk ist zu unterlassen (4.3.3.7 Familie AIGNER Oberwimergut).
83. Bei Umsetzung der geplanten Allee mit dazwischenliegendem Grünstreifen (Maßnahme 1.22) entlang der nördlichen Grundgrenze des Gst.Nr. 594 KG 45309 Rufling ist im Bereich von zwei Baumabständen in einer Länge von jeweils 30 m der Grünstreifen durch eine befestigte Fläche zu ersetzen (4.3.3.13 Familie EDLMAYR und HARRER)
84. Die geplante Allee (Maßnahme 1.22) entlang der Nordgrenze des Gst.Nr. 263 KG 45308 Pasching ist in einem Bereich so zu gestalten, dass zwischen zwei Bäumen ein Abstand von 30 m entsteht und in diesem Abschnitt der Wiesenstreifen als Abstellfläche für einen Gliederzug befestigt wird (4.3.3.16 Herr Thomas Josef WEIGL).
85. Falls technisch möglich, soll das Becken 08 bei km 195,000 zur Gänze am Restgrundstück

Nr.: 230, KG Pasching zu liegen kommen.

Aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschl. Gewässerökologie

86. Zumindest sechs Monate vor Baubeginn ist von der UVP-Behörde eine Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 zu bestellen. Ebenfalls sechs Monate vor Baubeginn von der Projektwerberin eine Umweltbaubegleitung gemäß RVS 04.05.11 zu beauftragen.

Die Umweltbaubegleitung und die Umweltbauaufsicht haben jeweils nachzuweisen:

1. Einschlägige Befugnis aus den Fachgebieten Biologie oder Ökologie oder Naturschutz oder Landschaftsplanung, auch kombinierte Befugnisse sind zulässig.
2. Abgeschlossene Projekte als Umweltbauaufsicht oder ökologische Bauaufsicht bei zumindest zwei vergleichbaren, hochrangigen Infrastrukturprojekten (UVP-pflichtige Projekte zB HL-Eisenbahn-, Autobahn-, Großkraftwerks-, Hochspannungsleitungsbau),
3. Einsatz von Fachpersonen (Akademiker, Nachweis gleicher Referenzprojekte w.o.) der Ornithologie, Fledermauskunde, Herpetologie, Gewässerökologie und Vegetationskunde.

Die Umweltbauaufsicht hat spätestens ein Monat nach Ende des jeweiligen Quartals (dh 4x / pro Jahr) einen Tätigkeitsbericht an die sachlich zuständige Behörde vorzulegen. Im Quartalsbericht sind neben dem Tätigkeitsbericht der UBA auch die Begehungs- und Besprechungsprotolle inkl. Fotodokumentation vorzulegen. Die Umweltbaubegleitung hat ihre Quartalsberichte der Umweltbauaufsicht spätestens 14 Tage nach Ende des jeweiligen Quartals vorzulegen.

87. Schutzmaßnahmen sind auf die potenziell von Eingriffen gefährdeten Flächen einzuschränken. Flächen, auf denen aufgrund der großen Entfernung vom Vorhaben keine Auswirkungen zu erwarten sind, sind aus der Maßnahme herauszunehmen.
88. Kann eine Maßnahme nicht auf der im Fachbeitrag (und auf etwaigen zugehörigen Plänen) verzeichneten Maßnahmenfläche umgesetzt werden, sondern muss diese an anderer Stelle realisiert werden, so ist im Maßnahmenkonzept darzustellen und der UVP-Behörde nachzuweisen, dass die geänderte Maßnahme zumindest eine gleichwertige naturschutzfachliche Aufwertung der Maßnahmenfläche wie durch die ursprüngliche Maßnahme vorgesehen, ermöglicht.
89. Hochwertige Tier- und Pflanzenlebensräume, die an das Bauvorhaben angrenzen, sind im Maßnahmenkonzept planlich zu verorten, von der Umweltbaubegleitung (UBB) vor Baubeginn sichtbar abzugrenzen und während der Bauphase vor Beeinträchtigungen

- jeglicher Art, insbesondere vor Befahren, Ablagerung und Verunreinigung, zu schützen.
90. Gehölzpflanzungen haben mit standorttypischen Pflanzen regionaler Herkunft zu erfolgen. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende geeignete Region zurückzugreifen.
 91. Für die Begrünung ist auf standortgerechtes Saatgut regionaler Herkunft zurückzugreifen. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende, geeignete Region zurückzugreifen. Pflanzen und Saatgut sind vor Baubeginn bei den Produzenten vorzubestellen, um deren Verfügbarkeit sicherzustellen. Bei der Begrünung von Trocken-, Mager-, Nasswiesen ist - sofern verfügbar - autochthones Saatgut zu verwenden (Rewisa zertifiziert oder gleichwertige Herkunftsgarantie). Jedenfalls ist die Entwicklung von mageren Standorten mit artenreichen, standortgerechten Samenmischungen anzustreben.
 92. Fertiggestellte Teilbereiche sind nach Maßgabe des Bauablaufs umgehend zu rekultivieren, dabei sind insbesondere die ÖNORMen B2241 und L1210 und die Bodenrekultivierungsrichtlinie, abrufbar auf der Homepage des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML) anzuwenden.
 93. Für die Bepflanzung und Begrünung ist eine Anwuchs- und Pflegephase mit einhergehender Kontrolle gemäß ÖNORM B2241 vorzusehen.
 94. Es ist sicherzustellen, dass die Qualität des angedeckten Oberbodens den Ansprüchen des verwendeten Saatguts entspricht.
 95. Durch die Fällung von Bäumen kommt es zum teilweisen Lebensraumverlust für Vogelarten. Zur Kompensation sind vor Baubeginn Vogelnistkästen im Umfeld des Vorhabens anzubringen. Art, Anzahl und Ort der Anbringung haben sich nach den festgestellten geschützten Arten im Vorhabensbereich (z.B. Tannenmeise und Schwarzspecht) zu richten und sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht freizugeben. Es ist darauf zu achten, dass geeignete Habitate, vor allem in Hinblick auf Nahrungsquellen, in unmittelbarer Nähe vorhanden sind.
 96. Schlägerungen und Rodungen von Gehölzen haben außerhalb der Balz- und Brutzeit geschützter Vogelarten zu erfolgen. Die genauen Schlägerungs- und Rodungszeiten sind spätestens einen Monat vor Inangriffnahme der Arbeiten den UVP-Behörden bekannt zu geben.
 97. Im Zuge der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob eine Zerschneidung von Amphibienwanderkorridoren durch das Vorhaben gegeben ist. Bei Bedarf sind vor der Bauphase temporäre und in der Betriebsphase stationäre Amphibienleitanlagen zu

errichten. Das Ergebnis der Prüfung und die Situierung von allfällig erforderlichen Amphibienleitanlagen sind spätestens einen Monat vor Inangriffnahme der Arbeiten der Behörde bekannt zu geben.

98. Die Umweltbaubegleitung (UBB) hat dafür Sorge zu tragen, dass Amphibienwanderkorridore während der Wanderzeit der Tiere nicht ohne entsprechende Schutzmaßnahmen beansprucht werden. Die UBB ist auch für den Amphibienschutz auf der Baustelle verantwortlich. Bei Totfunden auf der Baustelle sind Amphibienwanderungen während der Bauphase mit der Verbringung von Amphibien mit geeigneten Maßnahmen z.B. mit Zaun-Kübel-Methode zu unterstützen.
99. Die für das Vorhaben in Bau- und Betriebsphase eingesetzten Leuchtkörper haben dem Stand der Technik, jedenfalls jedoch der ÖNORM O1052 zu entsprechen.
100. Entlang der Bahntrasse kommt es zur Beschattung durch Lärmschutzwände. Dort, wo Sonnplätze poikilothermer (wechselwarmer) Tiere betroffen sind, sind Ersatzlebensräume (Stein- und Totholzhaufen) gemäß der Publikation "Praxismerkbücher Kleinstrukturen" der "karch" (Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz) an geeigneten südexponierten Stellen im Maßnahmenkonzept vorzusehen. Art, Anzahl und Situierung sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht zur Umsetzung freizugeben.
101. Die Lebensräume der Zauneidechse entlang der Bestandsstrecke (Anhaltspunkt: Nachweise) sind ein Jahr vor Beginn der Bauarbeiten zwischen dem Beginn der Aktivitätsperiode im Frühjahr bis zum Ende ihrer jährlichen Aktivitätsperiode von einer Fachperson regelmäßig zu begehen und die Zauneidechsen dort schonend abzufangen. Die abgefangenen Tiere sind in Ersatzlebensräume zu übersiedeln. Diese Ersatzlebensräume sind z.B. in einem Umkreis von bis zu 2 km um die Eingriffsfläche auf naturschutzfachlich geringwertigen Flächen zwei Jahre vor Umsiedelungsbeginn anzulegen. Ausstattung: entsprechend dem Praxismerkblatt "Kleinstrukturen Steinhaufen und Steinwälle" der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz ("karch") oder vergleichbar.

Alternativ können gleichwertige, bereits bestehende, für die Zauneidechse geeignete Strukturen zum Aussetzen der abgefangenen Tiere verwendet werden (z.B. Belassen von Teilen der nicht mehr benötigten Trasse). Dazu muss jedoch vor der Umsiedelung sichergestellt sein, dass die ausgewählten Lebensräume nicht bereits weitgehend besetzt sind.

102. Gewässerökologie:

Baulich beanspruchte fischführende Gewässerabschnitte sind für den Endzustand in

ihrer Struktur zu verbessern. Es sind lt. Stand der Technik leitbildkonforme Strukturelemente wie Fischunterstände, Störsteingruppen und dgl. einzubringen. Auch die dauerhaften Durchlässe sind zu strukturieren. Es sind nur dem Gewässerleitbild entsprechende Materialien zu verwenden.

103. Zum Schutz der Jungfische und des Fischlaiches sind die Arbeiten im benetzten Querschnitt entweder außerhalb der Hauptlaichzeiten der Hauptfischarten durchzuführen, oder es müssen auswirkungsmindernde Maßnahmen, wie beispielsweise vorherige Abfischung des Fischbestands im betreffenden Gewässerabschnitt oder Besatz mit gewässertypischen Fischarten ergriffen werden, die vor ihrer Umsetzung von der Umweltbauaufsicht freizugeben sind.
104. Fischereiberechtigte sind zumindest ein Monat vor Eingriffen in Gewässer über die Dauer und Art der Beeinträchtigung zu informieren und / oder sind die erforderlichen Zustimmungserklärungen der Berechtigten einzuholen. Dies ist entsprechend zu dokumentieren und die Dokumentation auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
105. Die Durchlässe und Vorfluter sind für fischführende Gewässer jedenfalls fischpassierbar auszuführen. Dies betrifft den Perwender Bach und den Hörschinger Bach.
106. Für Arbeiten in und an Gewässern haben die Baufahrzeuge in einem sauberen Zustand zu sein. Eine allfällig notwendige Reinigung (optische Beurteilung durch die Umweltbaubegleitung ist ausreichend) von Fahrzeugen hat auf einer entsprechend gesicherten Baustellenfläche (z.B. Baustellen-Tankstelle, Reifenwaschanlage oder vergleichbar gesicherte Fläche) derart zu erfolgen, dass keine gewässergefährdenden Stoffe in Gewässer oder in das Erdreich gelangen können.
107. Die Lagerung von gewässergefährdenden Stoffen ist nur außerhalb des HQ30 Abflussbereichs in flüssigkeitsdichten und chemisch beständigen Behältern zulässig.
108. Dauerhafte Verlegungen fischführender Gewässer sind fischpassierbar auszuführen.
109. Bei Rückbauten von Gewässerabschnitten sind die ursprünglichen Strukturen, sofern es sich um gewässerökologisch hochwertige Strukturen handelt, wiederherzustellen und nach Möglichkeit durch zusätzliche gewässertypische Strukturelemente weiter aufzuwerten.

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

110. Seitens der Antragstellerin ist rechtzeitig vor der Inbetriebnahme ein intermodales Konzept zur Sicherung und Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsangebote (Bahn-ÖBB

und LILLO, Busse, Radverkehr) in der von der Trassenverlegung berührten Region zu initiieren.

111. Das um folgende Punkte ergänzte „Landschaftsgestalterische Gesamtkonzept“ ist nach dessen Fertigstellung der Behörde vorzulegen. Ein Protokoll über die Umsetzung der Maßnahmen selbst ist der Behörde spätestens vor Inbetriebnahme vorzulegen.

Die Lärmschutzwände sind in einer farblich abgestimmten Form auszuführen, und zumindest teilweise eine landschaftliche Integration zu erreichen. Generell sind bei der Farbgestaltung Grüntöne zu verwenden, wie diese in der Ergänzung des UV-GA im Detailgenehmigungsverfahren vom Mai 2020 bereits verwendet wurden.

Die begleitende Anpflanzung bei den Wänden muss sowohl mit standortgerechten Bäumen als auch Büschen erfolgen. Die Standortwahl der Anpflanzung hat entsprechend den örtlichen Gegebenheiten - verfügbare Flächen – und entsprechend dem ergänzten Landschaftsgestalterischen Gesamtkonzept – vor allem für die siedlungsnahen Trassenabschnitte zu erfolgen.

112. Die Sichtachse beim Ortsteil Jetzing ist zu gestalten und zusätzlich im Bahnkilometer 194-194,7 links der Bahn eine Gestaltung von 3 Baum- bzw. Buschgruppen vorzunehmen, die einen landschaftsbildenden Charakter hat.

Aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

113. Von der Bauausführung berührte Drainageanlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigen Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren. Ebenso sind allfällig erforderliche Drainagen für die das Bahnprojekt anrainende Grundstücke zu erheben bzw. festzulegen.
114. Im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallende Wässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer, soweit es zur Einhaltung der Grenzwerte der AAEV erforderlich ist, einer Vorreinigung mit den Komponenten – Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN 858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen.
115. Die auf den dichten Manipulationsflächen der Baustelleneinrichtung (Waschplätze, Reparaturplätze, Betankungsbereich) anfallenden Niederschlagswässer sind vor der Einleitung in Oberflächengewässer über einen Schlammfang und eine Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten (Klasse 1 nach ÖNORM EN 858-1) oder alternativ über eine 30 cm starke Bodenfilterschicht zu führen. Austritte von Mineralöl sind sofort mit Ölbindemittel zu binden und ordnungsgemäß zu entsorgen.

116. Sollte sich im Zuge der Bauausführung herausstellen, dass Teile der Trasse in den Bereich qualitativ belastete Böden zu liegen kommen, ist durch konstruktive Maßnahmen wie Abdichtung dieser Bereiche gegen Niederschlagswasser oder Bodenaustausch sicherzustellen, dass es zu keiner projektbedingten Eluierung von Schadstoffen kommt.
117. Die Absetzbecken und Versickerungsbecken sind in der Regel mit Rampen auszustatten, die eine Befahrung mit Erhaltungsfahrzeugen ermöglichen. Allfällige Sonderlösungen bei extrem kleinen Becken (wenn der Platz für eine Rampe nicht ausreicht) sind bei Becken für die Straßenentwässerung mit dem künftigen Erhalter – der Straßenbauverwaltung – abzustimmen.
118. Entlang des Dammfußes zur Parzelle 428/1 KG Pasching (Hr. KIRCHMAYR) ist eine Mulde oder MZR mit Ableitung in den nahegelegenen Krumbach zur Ableitung von Oberflächenwässern zu errichten.
119. Das Versickerungsbecken für Außenwässer (ca. Bahn-km 190,7) ist als ungeteiltes Becken mit 30cm Bodenfilter und einer 30cm Drainageschicht unter dem Bodenfilter mit einer Trennlage mit Vlies ausgelegt auf die Versickerung eines 1-jährlichen Ereignisses in 24 Stunden und die Abspeicherung eines 100-jährlichen Regenereignis auszulegen. Die lagemäßige Reduktion der Flächenbeanspruchung, Länge bzw. Breite des Beckens, ist mit dem Grundeigentümer abzustimmen.

Der Bahngraben (Versickerungsmulde) nördlich des Streckengleises der provisorischen Hst Leonding ist mit einer 30cm starken Bodenfilterschicht über der Sickerpackung auszustatten.

120. Für Suttten beziehungsweise Gräben unmittelbar neben dem Gerinne des Breitbrunnerbaches im Bereich des Retentionsraumes Breitbrunn, ist zur Geländegestaltung die Möglichkeit eines Oberflächenabflusses zum Breitbrunnerbach herzustellen.
121. Für die Retentionsdämme Krumbach und Breitbrunnerbach sind bis spätestens 6 Monate vor Baubeginn von einem befugten Fachmann die Standsicherheitsnachweise auszuarbeiten und der Behörde vorzulegen.
122. Für die grundbauliche Überwachung der Retentionsmaßnahmen Krumbach und Breitbrunnerbach vor Ort während der Bauherstellung inkl. Überprüfung der Verdichtung der Dammschüttung und Kontrolle der Bodenkennwerte des gewachsenen Bodens und des Schüttmaterials ist ein fachlich geeigneter Fachmann heranzuziehen. Dieser hat bei nennenswerten Abweichungen von den Berechnungen der Behörde umgehend zu berichten und erforderlichen Falls zusätzliche Berechnungen durchzuführen. Von diesem Fachmann ist ein abschließender geotechnischer Bericht spätestens vor der Fertigstellungsanzeige der Behörde vorzulegen.

123. Für die Retentionsbecken Krumbach und Breitbrunnerbach sind vor Inbetriebnahme Betriebsvorschriften auszuarbeiten und zur bis zur Abnahmeprüfung/ Betriebsbewilligung der Behörde vorzulegen.

Mindestvorgaben sind:

- 1-mal jährlich visuelle Kontrolle des Bauwerks
- 1-mal jährlich Mahd der Dammböschungen
- Kontrolle des Bauwerks und des Retentionsraumes unmittelbar nach Hochwasserereignissen mit Einstau des Dammes von mindestens 1m.
- Räumung der von einstauenden Hochwassern gefluteten Flächen im Rückstauraum von störenden Anlandungen, soweit nicht im Rahmen der Einräumung von Hochwasserservituten diese Räumarbeit von den betroffenen Grundeigentümern übernommen wird.
- Alle 10 Jahre Kontrolle des Bauwerks durch einen befugten Fachmann

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

125. Bei Gerinneverlegungen ist die Frage der Infiltration ins Grundwasser im Bestand und nach der Verlegung zu prüfen und erforderlichenfalls durch konstruktive Maßnahmen (Abdichtung mit Lehmschlag) eine nachteilige Infiltration ins Grundwasser zur Vermeidung von Vernässungsschäden sicherzustellen.

126. Die Baumleitungen für Gerinneverlegungen sind zumindest für ein 1-jährliches Hochwasserereignis während des Baues zu dimensionieren. Wenn größere Bauhochwässer Wohnobjekte gefährden, ist die provisorische Baumleitung zumindest auf ein 10-jährliches Ereignis auszulegen. Eine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Menschen ist auch bei Extremereignissen (HQ100) durch eine entsprechend höher dimensionierte Baumleitung oder andere, gleichwertige technische Maßnahmen sicher auszuschließen.

127. Die Leistungsfähigkeit des Bodenfilters der Entwässerungsanlage des Rübenverladeplatzes ist durch Auswertung der Geschwindigkeit des Wasserrückgangs nach Regenereignissen zu überprüfen und bei Unterschreitung der Mindestanforderung (vollständige Entleerung der Mulde in 48 Stunden) ist der Bodenfilter auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

129. Die ordnungsgemäße Herstellung der Rückstaudämme mit den im Projekt vorgegebenen Bodenkennwerten ist durch einen Befugten zu überwachen und ein zusammenfassender Bericht für die Betriebsbewilligung auszuarbeiten.
130. Die neu errichteten Abschnitte der Mischwasserkanäle im Bereich der Querung der Gerstmayrstraße mit der Bahntrasse und der Querung der Hofackerstraße mit dem verlegten Krumbach sind einer Sicht- und Dichtheitsprüfung nach ÖNORM 2503 zu unterziehen. Im Bereich von Verkehrsflächen ist eine ordnungsgemäße Verdichtung nach ÖNORM B2503 nachzuweisen.
131. Die Wanddicke und Bewehrung der Kanalprofile der Mischwasserkanalumlegungen ist von einem Fachmann nach statischem Erfordernis zu bemessen.
132. Für den Bereich Unterführung Hofackerstraße ist die ausreichende Standsicherheit der Bestandsverrohrung von einem Fachmann nachzuweisen und erforderlichenfalls sind dazu konstruktive Maßnahmen wie Druckplatten oberhalb der Rohre zur Lastverteilung bzw. Entlastung der Rohre vorzusehen.
133. Durch eine optimierte Bauphasenplanung ist der Zeitraum eines provisorischen Betriebes während der Umlegung der Mischwasserkanäle möglichst kurz zu halten und nach Möglichkeit mit dem Kanalbetreiber – Stadtgemeinde Leonding – abzustimmen.
134. Die Türöffnung und sonstige im Überflutungsbereich HQ100 befindliche relevante Gebäudeöffnungen am Gebäude Vereinslokal ASKÖ sind wasserdicht herzustellen. Im Falle, dass eine von den Betroffenen präferierte, andere Lösung vereinbart wird (zB Entschädigung), kann auf diese bauliche Maßnahme verzichtet werden.
135. Technischer Erosionsschutz im Bereich des ASKÖ-Sportplatzes:

Die Umkleidekabine ist an der östlichen Ecke auf 20m Länge in W-O Richtung und auf der gesamten östlichen Gebäudeschmalseite auf ca. 6m zu sichern, an der westlichen Ecke die Gebäudefront beidseits auf 6m Länge. Die Kantine ist an der östlichen Ecke im gesamten Anströmbereich in W-O Richtung von ca. 7m Länge und auf 5m entlang der Gebäudeflucht in N-S Richtung ausgehend von der Ecke zu sichern, die westliche Ecke ist ausgehend von der Ecke in W-O und N-S Richtung auf 5m zu sichern. Die Erosionssicherung hat durch eine Betonplatte (zt schon derzeit Betonumrandung) oder mit Waschbetonplatten auf eine Breite von 2,0m ab Gebäudeflucht zu erfolgen. Dieser Erosionsschutz kann entfallen, wenn im Einvernehmen mit der Partei eine andere Kompensation vorgezogen wird (zB anderer Erosionsschutz oder finanzielle Entschädigung).

Aus Sicht der Fachgebiete Straßenbau und Straßenverkehrswesen

136. Die Fahrbahnen des öffentlichen Straßennetzes sind von Verschmutzungen freizuhalten. Um dies sicherzustellen, sind an den Ausfahrten aus den Baueinrichtungsflächen bei Bedarf Reifenwaschanlagen vorzusehen.
137. Die Ausfahrten aus den Baustellen sind gegenüber dem Verkehr auf den öffentlichen Straßen zu benachrangigen, es ist dafür zu sorgen, dass der Nachrang an geeigneter Stelle und in geeigneter Form („Vorrang geben“ oder „Halt“) sichtbar gemacht wird.
138. Alle neu zu errichtenden Güterweganbindungen sind gemäß RVS 03.03.81 ländliche Straße und Güterwege sattelzugtauglich auszuführen. Sichtbehinderungen durch Bepflanzungen sind zu verhindern.
139. Aufgrund der Sichteinschränkungen in den Unterführungen, sind diese in ausreichender Breite für einen Begegnungsverkehr (6 m Fahrbahnbreite) auszuführen. Die Länge der Begegnungsstrecke hat mindestens 25m zu betragen.
140. Die Zufahrt zum Grundstück 1660/1, EZ 493, KG 45307 Neubau ist entsprechend zu verbreitern oder zu verschwenken, um ein Ausfahren nach rechts für LKW mit Anhänger zu ermöglichen.
141. Gewährleistung der einzuhaltenden Sichtweiten bei der Kreuzung Feldbruck:

Die erforderlichen Sichtweiten von 245m gemäß RVS 03.05.12 bei 70 km/h werden durch den Bewuchs süd-östlich der Kreuzung beeinträchtigt. Es ist daher entweder die Achse der L 1227 im Bereich der Kreuzung mit der L 1226 ist um 3,0 m in Richtung Süden zu verlegen, damit die erforderlichen Sichtweiten gemäß RVS bei der bestehenden höchstzulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf dem Eigengrund der Landesstraße L 1227 gewährleistet ist, oder für eine zweckentsprechende Ausäutung oder Entfernung von Bewuchs, welcher die Sichtweiten beeinträchtigt, zu sorgen (etwa durch Anregung einer durch die Straßenverkehrsbehörde zu erlassenden Aufforderung iSd. § 91 StVO an den Grundeigentümer).

142. L1390 Zufahrt zu Wirtschaftswegen W17:

Um mögliche Sichtbehinderungen zu verhindern ist eine Anpassung der Einmündung vorzunehmen: Es ist vorzusehen, dass beim Rechtsabbiegen und -einbiegen von/zu W17 ein Befahren der Gegenfahrbahn vermieden wird.

Der Straßenbereich ist entsprechend der Darstellung im Gutachten der Sachverständigen für Straßenverkehr um ca. 22 m² zu erweitern bzw. die Randlinie um max. 1,1 m nach innen zu versetzen. Zusätzlich sind die Mittelinseln zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg anzupassen.

143. L 1227 – Zufahrt zu den Wirtschaftswegen W28

Zur Vermeidung des Befahrens der Gegenfahrbahn ist der Straßenbereich entsprechend der Darstellung im Gutachten der Sachverständigen für Straßenverkehr um ca. 52 m² zu erweitern bzw. die Randlinie um max. 2,5 m nach innen zu versetzen.

IV.2. Betriebsphase

Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

144. Pflanzenschutzmittel sind generell möglichst umweltschonend zu verwenden. Es dürfen nur Herbizide verwendet werden, die vom Bundesamt für Ernährungssicherheit zugelassen sind.
145. Die Leistungsfähigkeit der Bodenfilter der Versickerungsbecken ist vor allem im Bereich des Rübenverladeplatzes durch die zu erwartende rasche Verschlämmung durch einen Austausch des Bodenfilters in periodischen Abständen wiederherzustellen. Der verschlammte Bodenfilter ist daher im Vorfeld der Aushubarbeiten abfallchemisch zu beproben (Feststoffanalyse und Eluatuntersuchung unter Beachtung der Pestizide aus den Pflanzenschutzmitteln des Rübenanbaues) und nachweislich einer geordneten Entsorgung zuzuführen.
146. In der Betriebsphase ist darauf zu achten, dass Stoffe die Auswirkungen auf das Grundwasser haben können nur dann eingesetzt werden dürfen, wenn sie vom Bundesamt für Ernährungssicherheit (BAES) zugelassen und freigegeben wurden.

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

147. Schwellenbesohlungen sind in folgenden Streckenabschnitten einzubauen (M5):
- km 190,300-191,350 auf den Gleisen 1-4
 - km 191,850-192,050 auf den Gleisen 1-4
 - km 201,560-201,725 auf den Gleisen 3 und 4
148. Die Schwellenbesohlung muss zumindest die Dämmwirkung des Typs SLS 1308 der Fa. Getzner erreichen (siehe Abbildung (ER) 4-1). (M5)
149. Der Unterbau ist wie unter (M5 / Bauphase) angegeben auf mindestens $E_{v2} = 200$ MN/m² zu verdichten.
150. Im Bereich des Hauses Steinkellnerstraße 33 (km 193,0) sind nach dem Stand der

Technik keine Maßnahmen möglich, auch nur eine Verschlechterung des bereits jetzt nicht ausreichenden Erschütterungsschutzes zu verhindern. Als Alternative zu aufwendigen aber unzureichenden Immissionsschutzmaßnahmen ist dieses Objekts abzulösen.

Aus Sicht der Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie einschl. Grundwasser

151. Grundwasserschutz Betriebsphase

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

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

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

153. Im Bereich des Wohnhaus ROITNER, Lindenlacherstrasse 2, 4063 Hörsching sind aus humanmedizinischer Sicht keine Maßnahmen zur Beherrschung der in der Zusammenschau gegebenen unzumutbaren Belästigung durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen möglich. Als Alternative zu aufwendigen aber in der Gesamtschau unzureichenden Immissionsschutzmaßnahmen ist die künftig nicht mehr gegebene Wohnnutzung abzulösen.

154. Lärmschutz:

Zum Schutz vor erheblichen Belästigungen sind Schalldämmlüfter in Schlaf- und Kinderzimmer einzubauen, wenn der zu erwartende mittlere Maximalpegel der lautesten Zuggattung 65 dB und mehr an der Fassade erreicht und wenn die ortsübliche Schalleinwirkung in den Nachtstunden keine Spitzenpegel über 65 dB aufweist (ausgewiesen als A-bewerteter mittlerer Spitzenpegel, LA,1, gemessen in 1/2-stündlichen Perioden). Der Einbau ist durch den jeweiligen Liegenschaftsbesitzer in Auftrag zu geben, der Einbau hat durch eine Fachfirma zu erfolgen, die Kosten sind im Detail aufzuschlüsseln und die Nutzung der Zimmer ist nachzuweisen. Kein Anspruch besteht, wenn die betroffenen Zimmer anderweitig ausreichend mit Frischluft in den Nachtstunden versorgt werden können (z.B. über eine kontrollierte raumlufttechnische

Anlage).

155. Ab einem mittleren Maximalpegel von 70 dB der lautesten Zuggattung an der Fassade haben die Betroffenen Anspruch auf Einbau eines Schalldämmlüfters in Schlaf- bzw. Kinderzimmer. Der Einbau ist durch den jeweiligen Liegenschaftsbesitzer in Auftrag zu geben, der Einbau hat durch eine Fachfirma zu erfolgen, die Kosten sind im Detail aufzuschlüsseln und die Nutzung der Zimmer ist nachzuweisen. Kein Anspruch besteht, wenn die betroffenen Zimmer anderweitig ausreichend mit Frischluft in den Nachtstunden versorgt werden können (z.B. über eine kontrollierte raumluftechnische Anlage).
156. Bei einem mittleren Maximalpegel der lautesten Zuggattung an der Fassade von 80 dB und mehr sind Schalldämmlüfter einzubauen, zusätzlich hat der Konsenswerber die Schalldämmwirkung bestehender Türen und Fenster von Wohn- und Schlafräumen zu überprüfen. Fenster und Türen von Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden sind gegen Schallschutzfenster und -türen auszutauschen, soweit bestehende Türen und Fenster nicht ausreichend Schutz gewähren.
157. Bei einem mittleren Maximalpegel von 95 dB der lautesten Zuggattung und mehr ist kein ausreichend effektiver objektseitiger Schallschutz mehr möglich. Betroffene Objekte sind entweder abzulösen oder durch (zusätzlichen) aktiven Schallschutz zu schützen.
158. Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benützungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen. Das Ergebnis der Detailuntersuchungen sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der Behörde zur Kenntnis zu bringen. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von 6 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist.
159. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme sind die Schallemissionen bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und zum Vergleich mit den Prognosewerten zu bestimmen. Sollten dabei wider Erwarten bei einem Wohnanrainer Überschreitungen der SchIV oder des Spitzenlärmkriteriums entdeckt werden ist der aktive bzw. passive Schallschutz entsprechend nachzubessern.

Aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz:

160. Die in der Projektänderung AE01 angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen.

161. Sämtliche Nachweise der Erfüllung der Auflagen 154.) – 158.) sind bis zur Inbetriebnahme (bzw. bis zum Ende der für die Kontrollen nach Inbetriebnahme festgesetzten Frist) der Behörde vorzulegen:

Konkret sind die mittleren Höchstwerte der Vorbeifahrtspegel (LA,VMx) bzw. die mittleren Maximalpegel (LA,S,max) der lautesten Zuggattungen auf Basis der standardisierten Emissionsangaben der ONR 305011, die bezogen auf den viergleisigen Ausbau der Weststrecke im EB Abschnitt Linz - Marchtrenk zur Anwendung kommen sollten, der vorhabensbedingten Gleisanlagen rechnerisch zu ermitteln.

Mittels durchzuführender Prognoseberechnungen sind die mittleren Maximalpegel der lautesten Zuggattungen am maßgeblichen Immissionspunkt (Fassade) zu ermitteln und jene Gebäude auszuweisen, an denen Überschreitungen der Zielwerte entsprechend der Auflagen 154.) und 155.) zu erwarten sind. Zur Abgrenzung ist die ortsübliche Schalleinwirkung in den Nachtstunden durch analoge Berechnung auf Basis der bestehenden Gleisanlagen (Bestand) zu ermitteln.

Die Prognoseberechnungen und das Ergebnis der ausgewiesenen Gebäude sind der Behörde nach deren Abschluss (noch vor deren Umsetzung) unverzüglich der Behörde vorzulegen.

Die Festlegungen der Auflage 156.) können anhand der gekennzeichneten Objekte in den Ergebnis- und Maßnahmenplänen (LIMA-EB-1010LT-02-0001-F0 bzw. LIMA-EB-1010LT-02-0002-F0) entnommen werden.

Die Erfüllung der Auflage 157.) ist durch weitere Auswertung der Berechnungsergebnisse zu prüfen. Sollten Wohnobjekte betroffen sein, sind diese entsprechend auszuweisen und erforderlichenfalls weitere Maßnahmen zu setzen.

Die Erfüllung der Auflage 158.) ist im Zuge der Projektumsetzung zu berücksichtigen (Abwicklung der objektseitigen Schallschutzmaßnahmen).

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

- a. Messung der durch Zugfahrten von Schnellzügen, Eil- und Regionalzügen, Ferngüterzügen sowie Nahgüterzügen und Dienstzügen auf den Gleisstrecken an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft im Freien auftretenden Schallimmissionen als Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel LA,s (Spitzenpegel einer Vorbeifahrt, gemessen bei Dynamik „slow“), sowie des A-bewerteten Schallereignispegels LA,E der Vorbeifahrt.
- b. Die Messungen haben jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage, vornehmlich bei Nachtzeit) zu erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch maßgebliche Daten der Schallemissionen (Zuglänge, Geschwindigkeit) zu erfassen und anzugeben.
- c. Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft unter Berücksichtigung des zum Zeitpunkt der Überprüfung vorliegenden Betriebsprogramms und des prognostizierten Betriebsprogramms 2025 der ÖBB zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als äquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms nach SchIV zur Gegenüberstellung mit den Lärm-Prognosewerten des Einreichprojekts und mit den Immissionsgrenzwerten nach SchIV und zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen.
- d. Die entsprechenden lärmtechnischen Überprüfungen sind grundsätzlich an für verschiedene Nachbarschaftslagen (Siedlungsbereiche) repräsentativen und lärmexponierten Punkten zur Kontrolle der ausreichenden projektgemäßen Wirksamkeit der Maßnahmen und darüber hinaus zur Verifizierung der Objektschutzmaßnahmen im ausreichenden Umfang vorzunehmen.
- e. Unter Berücksichtigung der im obigen Maßnahmenpunkt enthaltenen Untersuchungsergebnisse ist gegebenenfalls unter Zuhilfenahme zusätzlicher Messungen der derzeit vorhandene Objektschutzplan zu aktualisieren bzw. hinsichtlich der horizontalen (einseitig oder mehrseitig des Gebäudes) und der höhenmäßigen Ausdehnung (Angabe der Geschosshöhe) zu präzisieren und ein aktueller Objektschutzplan zu erstellen. Darüber hinaus sind bei Spitzenpegeln im Freien, vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen von mehr als 70 dB zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen mit einem Spitzenpegel am Ohr eines Schläfers von maximal 45 dB zusätzliche Objektschutzmaßnahmen vorzunehmen und diese in den Objektschutzplänen getrennt (oder andersfärbig) darzustellen. Ab einem mittleren Maximalpegel der lautesten Zuggattung von 80 dB sind jedenfalls Lärmschutzfenster, gegebenenfalls mit Dämmlüftern, vorzusehen.
- f. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme von bahnseitigen Betriebsanlagen (haus-, lüftungs- und elektrotechnischen Anlagen) mit lärmtechnisch relevanten Immissionen

an nächstgelegenen schutzwürdigen Objekten, sind die Schallemissionen bei Volllast messtechnisch zu überprüfen und als Ergebnisse die A-bewerteten Schalleistungspegel LW,A der Einzelanlagen mit den Prognosewerten der Schalleistungspegel LW,A zu vergleichen.

- g. Über die Ergebnisse der nach den obigen Punkten vorgenommenen messtechnischen Überprüfungen und gegebenenfalls mit den Änderungen der Objektschutzpläne sind der UVP-Behörde entsprechende Berichte vorzulegen.

163. Es ist die Nachrechnung der Schallemission der Schienenstrecke als A-bewerteter äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel LW',A,eq nach ONR 305011 für das jeweils vorliegende Betriebsprogramm zum Vergleich der Schallemissionen für das Prognose- und Dimensionierungsbetriebsprogramm 2025 des Projekts nach Inbetriebnahme und anschließend in 5-jährigen Perioden vorzunehmen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen der Eisenbahnbehörde vorzulegen.

Aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr)

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

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

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

Aus Sicht des Fachgebietes Boden, Agrarwesen

167. Die in der Betriebsphase außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Bestandsdauer der Anlagen nach dem Stand der Technik jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.
168. Projektbedingte Ersatzzufahrten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen müssen qualitativ zumindest dem Zustand entsprechen, der bei der verloren gehenden Zufahrt gegeben war.

Aus Sicht der Fachgebiete Ökologie einschließlich Gewässerökologie

169. Für die Betriebsphase sind stationäre Beleuchtungskörper, die UV-Licht nur minimal emittieren, wie etwa Natriumdampflampen, geeignete LED's oder dergleichen einzusetzen. Die Beleuchtungskörper sind effektiv nach oben und an den Seiten abzuschirmen, um in Summe die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten auf ein Minimum zu reduzieren. Die eingesetzten Leuchtkörper haben dem Stand der Technik, jedenfalls jedoch der ÖNORM O1052 zu entsprechen.

Aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

170. Bis zur Inbetriebnahme ist eine Betriebsordnung für die Rückhaltebecken und die Versickerungsbecken zu erstellen, die folgende Punkte enthält:
 - halbjährliche Inspektion und zusätzlich nach Starkregen und Störfällen (Sicht- und Funktionsprüfung, gegebenenfalls Entfernung von Störstoffen)
 - 1 x jährlich Mahd mit Entfernung des Mähgutes
 - gärtnerische Pflege bei Bedarf (kein Einsatz von wassergefährdenden Stoffen / Herbiziden)
171. Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der "Risikoanalyse Grundwasserschutz - Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen" auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) abzustimmen.
172. Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln (Herbiziden) im Rahmen der Trassenpflege hat entsprechend folgenden Vorgaben zu erfolgen:
 - Es sind nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) unter Einhaltung der vorgegebenen,

maximalen Ausbringungsmengen einzusetzen.

- In das Betriebsbuch sind folgende Daten einzutragen - Tag und Zeitraum der Ausbringung, Wetterbedingung, ausgebrachte Herbizidmenge und Art des Herbizides, Angabe des örtlichen Ausbringungsbereiches. Das Betriebsbuch ist auf jeweiliges Verlangen der Eisenbahnbehörde, Wasserrechtsbehörde oder der Gewässeraufsicht zur Einsicht vorzulegen.
- Die Herbizidausbringung ist nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung durchzuführen

IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen

Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft

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

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen

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

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

(z.B SMS, Ampelsignale) von der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden.

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

Leonding: Paschingerstraße 15, Prunnlehenstraße 8a;

Hörsching: Lindenbacherstraße 2;

Oftering: Beethovenstraße 11;

Marchtrenk: Oberneufahrn 8.

177. Vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten ist zu prüfen, ob die Schwemmsedimente im Abschnitt km 191,2-191,4 eine verflüssigungsanfällige Konsistenz besitzen, die eine Reduktion der Anregungskraft erfordert (B 5).
178. Erschütterungsintensive Arbeiten sind durch Erschütterungsmessungen zu überwachen (siehe M5 /Begleitende Kontrolle und Beweissicherung). (S5)
179. Bei technischen Systemen und Anlagen sind Grenzwertangaben der Erzeuger einzuhalten, wozu vielfach passive Schutzmaßnahmen (elastische Lagerung) ausreichend sind.

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

180. EMF1: Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Bahnstromanlagen sind 24 h Mittelwert-Messungen (an mindestens 3 Stellen) durchzuführen und mit den Berechnungen im Fachbeitrag vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz (Bestand/Ausbau) vergleichend zu bewerten. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und die Dokumentation zur allfälligen Einsicht durch die Behörde aufzubewahren.
181. EMF2: Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen sind zur Dokumentation Beleuchtungsmessungen durchzuführen, damit einerseits die Einhaltung der erforderlichen Beleuchtungsstärke bestätigt werden kann aber auch eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann. Die Messungen und deren Ergebnisse sind zu dokumentieren und die Dokumentation zur allfälligen Einsicht durch die Behörde aufzubewahren. (M5)

Aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie

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

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

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

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

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

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

Aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser

183. Es ist ein quantitatives und qualitatives hydrogeologisches Beweissicherungs-/Monitoringprogramm im Sinne der Ausführungen des Projektberichtes LIMA-UV-

1010GG-00-0003-F00 (EZ 06-04.01) durchzuführen (gelb).

Dieses ist allerdings nach derzeitigem Planungsstand zumindest um die nachstehend angeführten Messstellen (grün) zu ergänzen:

Messstelle	quant*)	qual	Höhe km
KB4/10	x	x	191
1410/1369 Klampfer	x	x	191,2
410/1675	x	x	191,3
411/1445	x	x	191,5
KB08/10 neu zu errichten	x	x	191,7
410/3325 Wbalt	x	x	192,7
Pegel neu GWA LM05	x		192,6
KB12/10	x	x	194
KB14/10 neu zu errichten			
Pegel neu S Trasse, südl BE Ost	x	x	193,8
410/4132	x	x	194,1
KB17/10	x	x	195,6
KB21/10	x	x	196,7
KB22/10 allenfalls neu (BE Fl.!)	x	x	197,4
KB25/10	x	x	198,3
Br15.11 (?)	x	x	198,3
KB30/10 (neu) allenfalls östl Bauwerk	x	x	200,5
Referenzpegel nördl. Trasse, N Becken14	x	x	200,6
KB39/10 neu zu errichten	x	x	203,2
KB48/10 neu zu errichten	x	x	204,5
KB50/10 neu zu errichten	x	x	206
P39	x	x	201,1
P53 Radinger	x	x	201,1
P125	x	x	201,85

P55	x	x	201,6
P 128 Weiss	x	x	
P43	x	x	201,5
P152 Maier (Berngut)	x	x	204,2
P153	x	x	204
P206	x	x	204,8
P147	x	x	204,8
P102	x	x	202,8
P148	x	x	203,7
P175	x	x	205,3
P176 Aigner	x	x	205,4
P69 Feitzelmeier	x	x	201,6
P76	x	x	201,7
P164		x	

*) sofern Abstichmessungen möglich sind

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

Sofern bei den vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie ergänzten Messstellen mit den quantitativen Messungen nicht bereits begonnen wurde, ist mit diesen mindestens ein Jahr vor den Erdbauarbeiten zu beginnen.

184. Bei sämtlichen in der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 201 angeführten Grundwassernutzungen sind während der Bauphase in monatlichen Abständen Abstichmessungen durchzuführen.
185. Bei allen Messstellen sind die Abstichmessungen nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten zwei Jahre lang fortzuführen.
186. Ergänzend zu den qualitativen Untersuchungen ist bei den Grundwassernutzungen eine Gegenüberstellung der gemessenen Werte gem. QZV Chemie Grundwasser zur TWV vorzusehen.
187. Rübenverladeplatz:

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

188. Vom eingeschwemmten Material ist eine Feststoffanalyse herzustellen, die zumindest alle jene Pestizide zu umfassen hat, die beim Rübenanbau in den jeweiligen Pflanzenschutzmitteln verwendet werden.
189. Vom gleichen Material ist Eluat herzustellen, und der Parameter „Pestizide gesamt“ zu bestimmen. Darüber hinaus sind jene Inhaltsstoffe zu analysieren, die über der jeweiligen Bestimmungsgrenze der Feststoffanalyse zu liegen kommen.
190. An der nächst gelegenen grundwasserstromabwärts gelegenen Messstelle P164 ist nach der Rübenkampagne eine qualitative Untersuchung durchzuführen, die die gleichen Parameter wie bei der Feststoffanalyse zu umfassen hat.
191. Sollte der Parameterwert „Pestizide insgesamt“ - der auch die entsprechenden Sonderparameter einschließt - den in den Regelwerken angegebenen Schwellen / Parameterwert überschreiten, sind bauliche Maßnahmen vorzunehmen, die einen derart unzulässigen Schadstoffeintrag in den Grundwasserkörper wirksam verhindern.
192. Diese qualitative Untersuchung ist im Gegensatz zu den anderen qualitativen Untersuchungen vorerst auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme des Rübenplatzes durchzuführen. Vom Ergebnis ist abhängig zu machen, ob die Untersuchungen weiter zu führen sind. Sofern auch nach 5 Jahren keine Parameterüberschreitungen gem. Bestimmungen des Anhanges 9 "Überwachung von Pestiziden gemäß TWV und nichtrelevanter Metaboliten in Trinkwasser" des Österreichischen Lebensmittelbuchs - Codexkapitel / B 1 / Trinkwasser in der jeweils geltenden Fassung gegeben sind, sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Sollte jedoch eine Überschreitung eines Parameters festgestellt werden, ist von der Konsenswerberin die Behörde zu informieren, die über die weiteren Messungen und / oder allfällige Maßnahmen zu entscheiden hat.
193. Der Brunnen auf Grundstück Nr. .162 KG 45307 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.
194. Der Brunnen auf GSt. 1564 KG 45307 ist in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen. Sofern

dieser Brunnen baubedingt entfernt und ein Ersatzbrunnen hergestellt werden muss, ist dieser ebenfalls in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen und sind die Messungen dort fortzusetzen.

195. Brunnen P228 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.
196. Brunnen P102 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt.
197. Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P129 oder P130 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist.
198. Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P223 oder 224 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist.
199. Grundwassernutzung P225 (quantitativ / qualitativ). Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen ist dieser bei Fehlen einer Anschlussmöglichkeit an eine zentrale Wasserversorgung anzuschließen. Diese Messstelle ist auch repräsentativ für die östlich der Neufahrnerstraße gelegenen Grundwassernutzungen.

200. Brunnen P175 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmitteln herrührt.
201. Ad Einwendung D31.273 im Grundsatzgenehmigungsverfahren - Soferne der Brunnen auf GSt. 1573 KG 45307 („Lindlmairgut“) tatsächlich baubedingt entfernt werden muss, ist durch die Konsenswerberin rechtzeitig vor Baubeginn ein gleichwertiger Ersatz zu schaffen.
202. Objekt LM22: Die oberströmige Grundwassernutzung P141 ist in das quantitative, die abströmige Grundwassernutzung; P177 in das qualitative Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen.
203. Der Brunnen P27 (Brummeier) ist durch geeignete technische Maßnahmen so zu schützen, dass im Hochwasserfall (HW100) kein trübstoff- oder schadstoffführendes Oberflächenwasser in den Brunnen einströmen kann.
204. Retentionsraum Breitbrunn:

Die Freilegung der Dammaufstandsfläche des Retentionsraumes Breitbrunn ist von einer akademisch ausgebildeten geologisch – geotechnischen Fachkraft zu überwachen und zu dokumentieren. Die entsprechenden bautechnischen Maßnahmen sind von den vorgefundenen geologischen, hydrogeologischen und geotechnischen Gegebenheiten begründend abzuleiten und umzusetzen.
205. Die beiden abströmig des geplanten Retentionsbeckens Breitbrunn gelegenen Grundwassernutzungen Brunnen P15/1 (LEHNER), sowie Brunnen P30/1 (LEHNER) oder P230 sind in das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Die Aufnahme in das Beweissicherungs- und Monitoringprogramm dient lediglich zur Feststellung des IST-Zustandes und zur Vermeidung von Streitfällen.
206. Die oberströmig des geplanten Retentionsbeckens Breitbrunn gelegene Grundwassernutzung Brunnen P11 (Reckendorfer), ist in das qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Die Aufnahme in das Beweissicherungs- und Monitoringprogramm dient lediglich Feststellung des Ist-Zustandes und zur Vermeidung von Streitfällen.
207. Soferne bei den vom SV für Geologie und Hydrogeologie ergänzten Messstellen mit den quantitativen Messungen nicht bereits begonnen wurde, ist mit diesen mindestens ein

Jahr vor den Erdbauarbeiten zu beginnen.

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin

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

Aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima

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

Aus Sicht der Fachgebiete Boden und Agrarwesen

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

Aus Sicht des Fachgebiets Ökologie einschl. Gewässerökologie

211. Im Zuge der Beweissicherung und des Monitorings sind die Versickerungsbecken

dahingehend zu prüfen ob sie tatsächlich nicht dauerhaft wasserführend und somit eine ökologische Falle für Amphibien werden können. Sollte eine dauerhafte Wasserführung in den Becken erkannt werden, ist ein dauerhafter Amphibienschutz um die betroffenen Becken zu errichten.

Aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

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

II.3. Im Übrigen werden die Beschwerden gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, und die sonstigen im Beschwerdeverfahren gestellten Anträge der Beschwerdeführer als unbegründet abgewiesen.

II.4. Den Beschwerden wird teilweise Folge gegeben und der Spruch des Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, dahingehend abgeändert, dass

II.4.1. die Auflage 1.7. nunmehr lautet:

„Die Lärmschutzwände sind in einem farblichen Verlauf – vom bodennahen Grün bis eventuell auch zur taubenblauen Farbe des Himmels – zur näherungsweisen Anpassung an die naturräumlichen Gegebenheiten zu gestalten. Die Gliederung der Wand-Flächen hat gemäß den Angaben in der Ausführungsplanung zu erfolgen.“

II.4.2. die Auflage 2.5. nunmehr lautet:

„Die Bauzeitbeschränkungen nach Einlage NS-01.23, KAP 5.1.3, Bauzeitbeschränkungen, werden zum Schutz des Brutgeschehens des Kiebitzes während der Besiedelung der Brutreviere und der Brut, wie folgt ergänzt:

1. zwischen 1. März und 20. Mai: Keine Baufeldfreimachung, dh kein Bodenabschub und -abhub im Bereich im Verschwenkungsabschnitt der Trasse zwischen km 199,300 und 199,600.

2. Die Entfernung von Sträuchern und Bäumen (Bewuchs-Entfernung, Baum-Fällungen) ist ausschließlich außerhalb der Brutzeit der gebüsch- und waldbrütenden Vogelarten zwischen Anfang Oktober und Ende Februar zulässig. Die Entfernung der Wurzelstöcke (Rodung) ist im o.a. Zeitraum und der Bewuchsentfernung nachgelagert zulässig.“

II.4.2. die im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, vorgeschriebene Auflage 2.7. entfällt.

II.4.3. nach Spruchpunkt III. („Verfahrenskosten“) folgender Spruchpunkt IV. eingefügt wird:

„IV. Folgende Unterlagen zur Abgrenzung von den Anlagen der Linzer Lokalbahn sind Teil der Genehmigung:

- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0203-F00: LAGEPLAN TEIL 1 KM 190,300 - KM 190,800 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0204-F00: LAGEPLAN TEIL 2 KM 190,800 - KM 191,500 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0205-F00: LAGEPLAN TEIL 3 KM 191,500 - KM 192,175 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-02-0206-F00: LAGEPLAN TEIL 4 KM 192,175 - KM 192,850 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-03-0210-F00: REGELQUERSCHNITT BAHN Parallelführung Linzer Lokalbahn (LILLO) Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0201-F00: PROFIL KM 190,475 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0202-F00: PROFIL KM 190,650 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0203-F00: PROFIL KM 190,900 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0204-F00: PROFIL KM 191,100 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0205-F00: PROFIL KM 191,300 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0206-F00: PROFIL KM 191,575 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0207-F00: PROFIL KM 191,725 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0208-F00: PROFIL KM 191,900 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0209-F00: PROFIL KM 191,950 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0210-F00: PROFIL KM 192,075 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0211-F00: PROFIL KM 192,200 Abgrenzung Antragsgegenstände
- Plan LIMA-EB-1010SP-04-0212-F00: PROFIL KM 192,275 Abgrenzung Antragsgegenstände“

II.5. Im Übrigen werden die Beschwerden gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, und die sonstigen im

Beschwerdeverfahren gestellten Anträge der Beschwerdeführer als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1 Verfahrensgang:

1.1 UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren:

Mit Antrag vom 22.12.2014 beantragte die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft beim (damaligen) BMVIT die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 sowie die Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß § 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung des § 3 Abs. 2 Hochleistungstreckengesetz – HIG, BGBl. Nr. 135/1989.

Nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens wurde der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft mit Bescheid vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 die beantragte grundsätzliche Genehmigung erteilt.

Aufgrund mehrerer gegen den UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid erhobener Beschwerden wurde vom Bundesverwaltungsgericht ein Beschwerdeverfahren durchgeführt und mit Erkenntnis vom 24.04.2020, GZ. W248 2194564-1/172E, abgeschlossen. Der Grundsatzgenehmigungsbescheid vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, ist in der Fassung des Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 somit in Rechtskraft erwachsen.

Die Behandlung der gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes erhobenen Beschwerden wurde vom Verfassungsgerichtshof abgelehnt. Über die daraufhin erhobenen außerordentlichen Revisionen wurde vom Verwaltungsgerichtshof das Vorverfahren eingeleitet. Mit VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 bis 0273-9, 0274-11, 0275, 0276-9 wurde das Revisionsverfahren (zurückweisend) abgeschlossen, wobei sich der Gerichtshof auch inhaltlich mit dem Revisionsvorbringen auseinandersetzte.

1.2 UVP-Detailgenehmigungsverfahren:

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (im Folgenden: Konsenswerberin) beantragte mit Eingabe vom 09.03.2018 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) die Erteilung der Detailgenehmigung für das Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Linz – Marchtrenk“. Im Antrag wurde die Erteilung der Detailgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs. 11 UVP-G 2000 unter Mitwirkung von §§ 31ff EisbG, § 93 ASchG, §§ 9, 32 und 38 WRG, § 17 iVm. § 170 Abs. 2 Forstgesetz, § 10 AWG sowie § 86 LFG sowie allenfalls sonst anzuwendender materiellrechtlicher Genehmigungsbestimmungen für die Ausführung des Vorhabens beantragt.

Mit Eingabe vom 09.09.2021 regte die Konsenswerberin an, mit dem in der gegenständlichen Sache zu erlassenden Bescheid die aufschiebende Wirkung gemäß § 64 Abs. 2 AVG (offenbar gemeint: § 13 Abs. 2 VwGVG) auszuschließen.

In einem weiteren, mit 27.09.2021 datierten Schriftsatz regte die Konsenswerberin an, dann, wenn der Behörde der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung für das gesamte Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“ zu weitreichend erscheinen sollte, jedenfalls die aufschiebende Wirkung von Beschwerden hinsichtlich der sich auf den Vorhabensabschnitt „Unterführung Ofteringer Straße, km 203,500 – Projektende, km 205,700“ beziehenden Spruchpunkte auszuschließen.

1.3 Naturschutzrechtliches Behördenverfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung:

Die Konsenswerberin beantragte mit Eingabe vom 17.10.2018 bei der Oberösterreichischen Landesregierung die Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 24 Abs. 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) und die Erteilung der erforderlichen landesrechtlichen Genehmigungen für das Vorhaben „HL-Strecke Wien – Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk km 190,300 – km 205,700“.

Mit Eingabe vom 30.08.2021 regte die Konsenswerberin an, mit dem in der gegenständlichen Sache zu erlassenden Bescheid die aufschiebende Wirkung gemäß § 64 Abs. 2 AVG (offenbar gemeint: § 13 Abs. 2 VwGVG) auszuschließen.

In einem weiteren, mit 28.09.2021 datierten Schriftsatz regte die Konsenswerberin an, dann, wenn der Behörde der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung für das gesamte Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“ zu weitreichend

erscheinen sollte, jedenfalls die aufschiebende Wirkung von Beschwerden hinsichtlich der sich auf den Vorhabensabschnitt „Unterführung Oftringer Straße, km 203,500 – Projektende, km 205,700“ beziehenden Spruchpunkte auszuschließen. Dies deshalb, weil das Nachbarvorhaben „Marchtrenk – Wels“ bereits rechtskräftig genehmigt sei und es sinnvoll erscheine, die Baudurchführung gemeinsam vorzunehmen.

In diesem Zusammenhang richtete das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) am 28.09.2021 ein (elektronisches) Schreiben an die Oberösterreichische Landesregierung, verwies darin auf die Koordinationsverpflichtung gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 und äußerte sich zu der Anregung der Konsenswerberin auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung. Das BMK wiederholte dabei im Wesentlichen die bereits in den Anregungen der Konsenswerberin enthaltenen Argumente.

1.4 Entscheidung der BMK als UVP-Behörde:

Mit Bescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324 (in der Folge: angefochtener Bescheid der BMK), wurde der Konsenswerberin die Genehmigung gemäß § 23b Abs. 2 Z 1, § 24 Abs. 1 und Abs. 4, § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Abs. 9, Abs. 10 und Abs. 11, § 24g UVP-G 2000 unter Mitanzwendung von §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz – HIG, §§ 20, 31 ff, § 34 f Eisenbahngesetz 1957 – EisbG, § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG, §§ 9, 32 und § 127 iVm. § 38 und § 41 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, §§ 17 ff Forstgesetz – ForstG, § 85 Abs. 1, § 92 Abs. 2, § 94 Luftfahrtgesetz – LFG und § 10 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 für die demnach bewilligungspflichtigen Maßnahmen des Vorhabens „HL-Strecke Wien – Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk km 190,300 – km 205,700“ (in der Folge „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen sowie unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen erteilt.

In Spruchpunkt VI. des angefochtenen Bescheides schloss die belangte Behörde die aufschiebende Wirkung *„einer Beschwerde gegen die Spruchpunkte I. – V. dieses Bescheides, soweit diese das Vorhaben im Abschnitt km 203,500 (Unterführung Oftringerstraße) bis km 206,700 (Projektende) betrifft“*, aus.

1.5 Naturschutzrechtliche Entscheidung der Oberösterreichischen Landesregierung:

Mit Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St (in der Folge: angefochtener Bescheid der Oberösterreichischen

Landesregierung), wurde der Konsenswerberin die Genehmigung nach dem UVP-G 2000 unter Mitwirkung des Oö. NSchG 2001 und des Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetzes für die demnach bewilligungspflichtigen Maßnahmen des Vorhabens „HL-Strecke Wien – Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk km 190,300 – km 205,700“ (in der Folge „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen sowie unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen erteilt.

In Spruchpunkt II.4. des angefochtenen Bescheides schloss die Oberösterreichische Landesregierung die aufschiebende Wirkung *„einer Beschwerde, die sich gegen die im Vorhabensabschnitt „Unterführung Oftringer Straße, km 203,500 – Projektende, km 205,700“ mit diesem Bescheid bewilligten Maßnahmen richtet“*, aus.

1.6 Beschwerden:

Gegen die angefochtenen Bescheide erhoben die im Spruch genannten Standortgemeinden, Bürgerinitiativen und Nachbarn (im Folgenden: beschwerdeführende Parteien, bP) Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht, wobei große Teile der gegen die Entscheidung der BMK (UVP-Detailgenehmigung) gerichteten Beschwerdevorbringen auch in den Beschwerden gegen die naturschutzrechtliche Entscheidung der Oberösterreichischen Landesregierung wiederholt wurden, sodass insgesamt Beschwerden im Umfang von mehr als 1100 Seiten (zuzüglich Beilagen) eingebracht wurden.

Zur Begründung ihrer Beschwerden bringen die bP im Wesentlichen Nachstehendes vor:

1.6.1 Weitgehend deckungsgleiches Vorbringen in den Beschwerden der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2), der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) und 123 weiterer bP, der Gemeinde Pasching (bP3) sowie der Gemeinde Oftring (bP103):

1.6.1.1 Behauptete Antragszurückziehung und Neuantrag im Jahr 2018:

Die bP beanstanden, dass die Konsenswerberin, noch bevor der Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, ihnen gegenüber als zugestellt gegolten habe, wusste, wie ihr Vorhaben letztlich im Detail aussehe. Dem nicht genug, habe die Konsenswerberin auch schon 2018 einen bzw. den Antrag auf Detailgenehmigung gestellt.

Dadurch habe die Konsenswerberin ihren Antrag auf Erteilung der Grundsatzgenehmigung konkludent zurückgezogen. Ein legitimes Interesse der Konsenswerberin an der Erteilung einer Grundsatzgenehmigung habe ab diesem Zeitpunkt nicht mehr bestanden. Richtigerweise hätte daher nach Ansicht der bP ein „ganz normales“ UVP-Verfahren ohne Trennung in Grundsatz- und Detailgenehmigung für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" durchgeführt werden müssen.

Der Konsenswerberin habe es spätestens seit dem Jahr 2018 an einem legitimen Interesse gefehlt, dass ihr eine Grundsatzgenehmigung erteilt wird. Die „*künstliche Aufrechterhaltung*“ der „*Verfahrensaufsplitterung*“ sei also seither durch nichts mehr zu rechtfertigen gewesen.

Nicht nur die UVP-Grundsatzgenehmigung, sondern auch die nunmehr angefochtene UVP-Detailgenehmigung und die im teilkonzentrierten UVP-Verfahren zu erteilenden landesrechtlichen Genehmigungen seien durch die nach Ansicht der Beschwerdeführer konkludent erfolgte Antragszurückziehung im Grundsatzgenehmigungsverfahren ihrer rechtlichen Basis beraubt, sodass die angefochtenen Bescheide schon aus diesem Grund wegen Rechtswidrigkeit aufzuheben seien.

1.6.1.2 Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn

Im UVP-Detailgenehmigungsverfahren sei das Vorhaben gegenüber der Grundsatzgenehmigung um Anlagenteile der Linzer Lokalbahn (LILO) erweitert worden. Dies sei unzulässig, da diese Anlagenteile nicht Gegenstand des Grundsatzgenehmigungsverfahrens gewesen seien.

Die nunmehr zum Bestandteil des Vorhabens der Konsenswerberin erklärte Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn sei nicht von dem von der Konsenswerberin nach Maßgabe des Bescheides des BMVIT, GZ BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, in der Fassung des Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, erwirkten Konsens erfasst. Diese Grundsatzgenehmigung sei nämlich, wie sich aus dem Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes eindeutig ergebe, nur für das bzw. ein „Vorhaben ohne LILO“ erteilt worden. Im Widerspruch dazu habe die Konsenswerberin nunmehr eine Detailgenehmigung für das bzw. ein „Vorhaben mit LILO“ beantragt. Nach Ansicht der bP hätte die belangte Behörde den diesbezüglichen Antrag(steil) als unzulässig zurückweisen müssen.

Überhaupt sei der angefochtene Bescheid der BMK auch deshalb rechtswidrig, weil die belangte Behörde bis heute keine hinreichend klare, eindeutig und für jedermann nachvollziehbare Klarstellung vorgenommen habe, was nun alles dem gegenständlichen

Vorhaben zuzurechnen und was denn nun überhaupt alles mit dem angefochtenen Bescheid genehmigt worden sei.

1.6.1.3 Betriebsprogramm der Konsenswerberin:

Es sei nicht sichergestellt, dass auf den Gleisen des beschwerdegegenständlichen Vorhabens in Zukunft nicht mehr als die im Betriebsprogramm der Konsenswerberin angegebenen Zugzahlen verkehren werden. Da somit die in Zukunft auftretenden Zugfrequenzen keinerlei Begrenzung nach oben unterliegen würden, seien auch die vom Vorhaben in Zukunft verursachten Immissionen nicht begrenzt.

Gegenüber dem Bestand (im Antragszeitpunkt) von ca. 360 Zügen pro Tag könnte es nach Ansicht der bP durch den viergleisigen Ausbau zu einer Erhöhung der Zugfrequenzen auf über 1000 Züge pro Tag und damit auch zu einer „Vervielfachung der Lärmspitzen“ kommen. Zu Unrecht habe die BMK, wie schon im Grundsatzgenehmigungsverfahren, eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV (d.h. die Anlegung eines strengeren Maßstabes, als er in der SchIV vorgesehen ist) auch im angefochtenen Bescheid verweigert.

Dass das Vorhaben umweltverträglich sei, stütze sich darauf, dass die Zahlen vom Bau- und Betriebsprogramm (insbesondere zu den Zugbewegungen am Tag und in der Nacht) eingehalten werden. Die Konsenswerberin habe, als sie in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht Verhandlung realisiert habe, wie das BVwG ihren Konsensantrag verstehe, ihr Betriebskonzept bzw. ihr Betriebsprogramm 2025 zu relativieren versucht, indem sie behauptet habe, es handle sich nur um einen Beurteilungsgegenstand, nicht um einen Antragsgegenstand bzw. dass es sich dabei um eine Prognose der abzuwickelnden Verkehre handle. Gemeint habe sie damit nach Ansicht der Beschwerdeführer, dass sie sich nicht daran halten, d.h. auch mehr an Zügen als angenommen bzw. angegeben abwickeln will. Obwohl die Auswirkungen auf die Umwelt bis heute nicht ermittelt werden könnten, sondern der unlimitierte Antrag der Konsenswerberin auch das, was von der erteilten Grundsatzgenehmigung noch rechtlich abgedeckt sei, von vornherein überschreite, habe die belangte Behörde der Konsenswerberin dennoch die von ihr beantragte Grundsatzgenehmigung erteilt.

1.6.1.4 Behauptete Unvollständigkeit der Antragsunterlagen, behauptetermaßen rechtswidriges Unterlassen einer notwendigen „Detail- bzw. Ergänzungs-UVP“:

Die Antragsunterlagen seien unvollständig, und eine „Detail- bzw. Ergänzung-UVP“ sei rechtswidrigerweise unterlassen worden.

Im Grundsatzgenehmigungsverfahren für das verfahrensgegenständliche Vorhaben der Konsenswerberin könne die Umweltverträglichkeitsprüfung denkunmöglich vollständig abgeschlossen worden sein, weil diesfalls eine „Verfahrensaufsplitterung“ nicht zulässig gewesen wäre. Im gegenständlichen Fall komme noch hinzu, dass wesentliche Teile des nunmehrigen Detail-Projekts ja nicht einmal Gegenstand des Grundsatzgenehmigungsverfahrens gewesen seien und damit nun überhaupt keiner Umweltverträglichkeitsprüfung - einschließlich Alternativenprüfung - unterzogen worden seien.

Die (im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren) eingereichten Projektunterlagen seien aus verschiedenen Gründen genauso mangelhaft bzw. unvollständig wie nun das darauf aufbauende Detailgenehmigungsverfahren der BMK und somit auch deren angefochtener Bescheid.

1.6.1.5 Behauptetes Fehlen einer rechtswirksamen Grundsatzgenehmigung/Bedingung 105a laut Erkenntnis des BVwG vom 24.04.2020, GZ W248 2194564-1/172E:

Für den Retentionsraum Breitbrunn, der einen Bestandteil des von der Konsenswerberin eingereichten und von der BMK genehmigten Vorhabens darstelle, liege keine rechtswirksame UVP-Grundsatzgenehmigung vor. Die Erteilung einer UVP-Detailgenehmigung für den Retentionsraum Breitbrunn sei daher jedenfalls unzulässig. Da der Retentionsraum Breitbrunn in Nebenbestimmung 105a des im Beschwerdeverfahren betreffend die UVP-Grundsatzgenehmigung ergangenen Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes vorgeschrieben worden sei, liege bis zur Schaffung dieses Retentionsraumes überhaupt keine wirksame Grundsatzgenehmigung vor, sodass die Durchführung des UVP-Detailgenehmigungsverfahrens gänzlich unzulässig gewesen sei.

Auch wenn der Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 vorerst einmal gelte, sei der damit erteilte (Grundsatz)Konsens bzw. die damit erteilte Grundsatzgenehmigung also im Hinblick auf die nämliche - eindeutig aufschiebende - Bedingung 105a also noch nicht (!) rechtswirksam. Die Konsenswerberin und die BMK nähmen offenkundig den Standpunkt ein, dass den bundesverwaltungsgerichtlichen Vorgaben bereits mit der Ausarbeitung der von der Konsenswerberin vorgelegten Einreichunterlagen „Genüge getan“ worden sei.

Erst nach rechtskräftigem (!) Abschluss dieses bzw. dieser entsprechenden Verfahren könne gesagt werden, ob die in Rede stehende Bedingung 105a erfüllt und damit verbunden, ob die Grundsatzgenehmigung rechtswirksam und somit die BMK (und die Oberösterreichische Landesregierung) überhaupt zur Erlassung einer Detailgenehmigung zuständig sei.

1.6.1.6 Behaupteter Verstoß gegen die Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV):

Die Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV) sehe in ihrem § 49 Abs. 1 und 3 eine „möglichst gestreckte“ Trassenführung bei Neubauten vor. Dem entspreche die im beschwerdegegenständlichen Vorhaben vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz nicht, weil dabei nicht eine absolut geradlinige, sondern eine leicht gekrümmte Trassenführung gewählt worden sei. Da eine Wortinterpretation der Wendung „möglichst gestreckt“ zu dem eindeutigen Ergebnis führe, dass die Linienführung „*so gerade bzw. mit so wenig Kurve(n) als [sic!] möglich*“ zu erfolgen habe, sei das durch die beabsichtigte Anbindung des Flughafens Linz bedingte, mit einer leichten Krümmung der Trasse verbundene Abweichen von der bisherigen Bestandstrasse jedenfalls absolut unzulässig. Die bP führen in diesem Zusammenhang aus, dass die BMK, wie schon zuvor der BMVIT, die EisBBV bzw. deren § 13 Abs. 1 Satz 1 falsch ausgelegt bzw. falsch angewendet habe. Selbst wenn man außer Acht lasse, dass bei einem Ausbau eine Linienführung prinzipiell auf dem Bestand zu erfolgen habe, sei der dortigen Vorgabe, dass die Linienführung „möglichst gestreckt“ und somit „*so gerade bzw. mit so wenig Kurve(n) als möglich*“ erfolgen müsse, nicht entsprochen.

Auch die Tatsache, dass eine gekrümmte Trasse zwangsläufig länger sei als eine absolut gerade Trasse und daher einen erhöhten Bodenverbrauch notwendig mache, führe zur Rechtswidrigkeit der für die (leicht) gekrümmte Trasse erteilten Genehmigung.

1.6.1.7 Wasser und Hochwasser:

Die bP verweisen auf ein im Behördenverfahren vorgelegtes, im Akt der BMK einliegendes Gutachten der mjp Ziviltechniker GmbH vom 24.03.2021. Mit diesem Gutachten seien die bP den von der BMK beigezogenen Sachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Für die bP sei nach wie vor nicht hinreichend gewährleistet, dass es in der Bauphase und/oder Betriebsphase zu keiner Beeinträchtigung des zu Nutz- und Trinkwasserzwecken verwendeten (Grund)Wassers komme, da sich aus dem Gutachten der mjp Ziviltechniker GmbH ergebe, dass im Zusammenhang mit der Errichtung von – überdimensionierten – Sicker- und Retentionsbecken unzulässig in öffentliche und private Interessen eingegriffen werde und daher diese Ausführung zu Unrecht genehmigt worden sei.

Betreffend die im Grundsatzgenehmigungsbescheid statuierten Nebenbestimmungen ergebe sich aus den vorgelegten Projektunterlagen nicht, dass bzw. wie die entsprechenden dortigen Vorgaben im Detailprojekt allesamt berücksichtigt werden. Eine diesbezügliche, strukturierte und nachvollziehbare Überprüfung sei nicht vorgenommen worden.

All das sei umso mehr von Bedeutung, als im Vorfeld der Projektierung des Rückhaltebeckens Breitbrunn wie auch sonst von dem von der Behörde beigezogenen Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser die erforderlichen geologischen und hydrogeologischen Daten, insbesondere betreffend die Grundwasserverhältnisse und vor allem hinsichtlich der Fragestellung zur Deckschichtmächtigkeit und des Druckniveaus nicht erhoben worden seien.

Da im gegenständlichen Verfahren ausdrücklich die Prüfung der näheren Ausgestaltung des Projekts (unter anderem) dem wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten worden sei, sei somit die Ausgestaltung der Becken für Eisenbahnwässer im wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren zu beurteilen und sei eine Prüfung unter Berücksichtigung der fachlich fundierten Ausführungen des Gutachters der Beschwerdeführer vorzunehmen. Eine Prüfung der aufgezeigten Alternativen, die wesentlich umweltverträglicher wären und die öffentlichen Interessen der Stadtgemeinde Leonding wesentlich weniger beeinträchtigen würden, sei zu Unrecht unterblieben.

Die bP haben in dem von der belangten Behörde abgeführten Verfahren schließlich auch mehrfach eingewendet, dass sich die Hochwassersituation durch das gegenständliche Vorhaben auch im Bereich des und um den Sportplatz(es) Leonding der Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich (ASKÖ) verschlechtern würde.

1.6.1.8 Nebenbestimmungen:

Bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid habe der damalige BMVIT „*unglaubliche fast 200 (!) ergänzende Vorschriften bzw. Nebenbestimmungen auf 37 (!) Seiten*“ formulieren müssen. Das Bundesverwaltungsgericht habe diese Nebenbestimmungen im Beschwerdeverfahren „*mehr oder weniger unkritisch übernommen und lediglich Modifikationen ... vorgenommen*“ und u.a. eine weitere Nebenbestimmung betreffend den Retentionsraum Breitbrunn vorgeschrieben. All dies sei unzulässig und müsse unweigerlich zur Aufhebung des angefochtenen Bescheides der BMK führen.

Die im angefochtenen Bescheid statuierten Auflagen seien nicht nur durchwegs völlig unzureichend bestimmt, sondern teilweise sogar völlig unverständlich oder schlichtweg „falsch“. Somit sei der Auflagenkatalog als Ganzes auch nicht geeignet, die von der BMK der

Konsenswerberin erteilte Genehmigung zu rechtfertigen. Schon gar nicht könne davon die Rede sein, dass damit zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt beigetragen werde. Im Gegenteil beweise neben der Vielzahl an unbestimmten und teilweise sogar „falschen“ Vorschriften vor allem der Umstand, dass die „Nebenbestimmungen“ der Grundsatzgenehmigung völlig unreflektiert übernommen und wiedergegeben worden seien, dass der angefochtene Bescheid und das von der belangten Behörde abgeführte Verfahren mit eklatanten Mängeln behaftet sei.

1.6.1.9 (Straßen-)Verkehr:

Die Darlegungen betreffend das Thema Verkehr seien nach wie vor un schlüssig. Auch der Sachverständige für Verkehr habe keine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchgeführt bzw. habe er kein entsprechendes Gutachten erstellt, sondern einfach unreflektiert die noch dazu spärlichen und unvollständigen Unterlagen, die ihm seitens der Projektwerberin vorgelegt worden seien, „übernommen“.

Alles in allem zeige sich bei wertender Gesamtbetrachtung, dass die Verwirklichung des vorliegenden Projekts nur zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur führe, und es keine positiven Auswirkungen auf den überregionalen Verkehr gebe, die dies rechtfertigen würden.

1.6.1.10 Behaupteter Widerspruch des Vorhabens zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild, insbesondere der Stadtgemeinde Leonding:

Durch die im Detailgenehmigungsverfahren bewilligte Beibehaltung der bestehenden, bisher zweigleisigen Trasse in Leonding und die im Detailgenehmigungsverfahren bewilligte Erweiterung dieser Trasse um zwei weitere Gleise (viergleisige Verbreiterung der Eisenbahntrasse mitten durch Leonding) werde das Stadtgebiet von Leonding auf einer Länge von über 4 Kilometern mit einer Trassenbreite incl. Nebenanlagen von 45 bis 110 Metern zerschnitten, und es komme zu einer Teilung der Stadt, die das Ortsbild tiefgreifend verändere. Die in Leonding vorgesehenen Lärmschutzwände würden die bereits bisher bestehende Trennwirkung deutlich und endgültig verstärken. Leonding werde durch diese „Schneise“ in unzulässiger Weise massiv beeinträchtigt, und die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde werde erheblich eingeschränkt. Insbesondere stehe das Vorhaben der raumplanerischen Verbindungsstrategie der Stadt sowie dem geplanten Bildungs- und Familiencampus entgegen und sei es mit diesen nicht vereinbar. Die BMK habe dies nicht

gewürdigt und bei der erteilten Detailgenehmigung nicht berücksichtigt. Nur die von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) geforderte Einhausung und Tieferlegung der Trasse stehe im Einklang mit der Stadtentwicklung und der Raumplanung von Leonding. Zu Unrecht habe die BMK die bestehende, sowohl technische als auch finanzielle Machbarkeit dieser von bP verfolgten Projektmodifikation nicht berücksichtigt.

Dadurch stehe die erteilte Genehmigung im Widerspruch mit den von der Stadtgemeinde Leonding wahrzunehmenden öffentlichen Interessen und dem Rücksichtnahmegebot der Planung des Bundes auf jene des Landes und der Stadtgemeinde.

Eine Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens ohne Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding sei unzulässig. Das Vorhaben stelle diesbezüglich nicht die „umweltverträglichste“ Variante dar und sei schon aus diesem Grund nicht genehmigungsfähig.

Ebenso sei die im Projekt vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz unzulässig, weil im Bereich der Gemeinde Pasching ein Neubau auf der bestehenden Trasse zu weniger Bodenverbrauch führe, zu keiner (neuen) Zerschneidung führe und bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen unberührt lasse. Im Übrigen handle es sich bei der Anbindung des Flughafens bloß um eine „Scheinanbindung“, an der keinerlei öffentliches Interesse bestehen könne.

Die vorhabensgegenständlich vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz liege auch nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse, weil bereits derzeit zwischen Linz und dem Flughafen ein öffentlicher Bus-Shuttledienst bestehe, der jedoch in der Praxis kaum angenommen werde, und am geplanten Flughafenbahnhof nur Regionalzüge und ähnliche Züge halten würden, sodass diese Flughafenanbindung für Fluggäste aus einem weiteren Umkreis von vornherein nicht attraktiv sei. Den nach Ansicht der bP nur äußerst geringen Vorteilen der Verschwenkungsvariante stünde im Raum südlich von Pasching der Verlust von agrarwirtschaftlich genutzten Böden von höchster Bonität gegenüber, und es sei evident, dass die Verwirklichung der Verschwenkungsvariante annähernd einen doppelten Bodenbedarf auf einer noch dazu in Folge der leicht gekrümmten Trassenführung längeren Strecke zur Folge hätte als die Verwirklichung eines Ausbaus auf der bestehenden Strecke. Außerdem führe die Verschwenkungsvariante zur Zerschneidung von landwirtschaftlich genutzten Ackerparzellen und damit zu erheblichen Bewirtschaftungerschwernissen. Zudem sprächen die höheren Kosten der Verschwenkungsvariante und raumplanerische Erwägungen gegen deren Verwirklichung.

1.6.1.11 Alternativenprüfung, Nichtdurchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP):

Ein (offenbar in Hinblick auf allfällig zu erwartende Zwangsrechtsverfahren) konkreter Bedarf an der Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens sei nicht gegeben. Das jeweilige Objekt zur Deckung des (nach Ansicht der Beschwerdeführer nicht vorliegenden) Bedarfs sei nicht geeignet, und es sei durchaus möglich, einen allfälligen Bedarf anders als durch Enteignung und/oder in einem geringeren Umfang zu decken, indem die Konsenswerberin diese Anlagen und Begleitmaßnahmen weniger invasiv plane und/oder andere technische Lösungen wähle, welche die Betroffenen gar nicht und/oder weniger stark beeinträchtigen bzw belästigen würden.

Da die Alternativenprüfung im Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht im den Vorstellungen der Beschwerdeführer entsprechenden Sinne als Prüfmaßstab und Genehmigungskriterium herangezogen worden sei, sei eine „echte Alternativenprüfung“ jedenfalls in den Detailgenehmigungsverfahren nachzuholen. Dies sei jedoch unterblieben. Das Fehlen von Unterlagen, die diese Prüfung ermöglichen würden, führe zu erheblichen, ein ordnungsgemäßes Verfahren verhindernden Mängeln der Projektunterlagen.

Dazu komme noch, dass die SUP-RL im vorliegenden Fall verletzt worden sei. Da das gegenständliche Vorhaben keiner strategischen Umweltprüfung unterzogen worden sei, lägen auch aus diesem Grund erhebliche, ein ordnungsgemäßes Verfahren verhindernde Mängel der Projektunterlagen vor.

1.6.1.12 Lärm:

Gegenüber dem Bestand von ca. 360 Zügen pro Tag könne es durch die viergleisige Neubaustrecke zu einer Erhöhung der Zugfrequenzen auf über 1000 Züge pro Tag und damit auch zu einer „Vervielfachung der Lärmspitzen“ kommen.

Zu Unrecht habe die belangte Behörde eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV, wie schon im Grundsatzgenehmigungsverfahren, auch im angefochtenen Bescheid verweigert.

Darüber hinaus sei jedenfalls die Anwendung der SchIV im gegenständlichen Detailgenehmigungsverfahren nicht mehr zulässig, weil sie eine gesetzwidrige Verordnung darstelle. Das BVwG möge dazu ein Normenkontrollverfahren beim VfGH einleiten.

1.6.1.13 Behauptete Beeinträchtigung der Nachbarn:

Die betroffenen, nun beschwerdeführenden Gemeinden seien entlang der geplanten Trassen nicht nur für das öffentliche Gut verantwortlich, sondern auch als (private) Grundeigentümerinnen und sohin als Nachbarinnen betroffen.

Die beschwerdeführenden Nachbarn seien bei Verwirklichung und Betrieb des beschwerdegegenständlichen Vorhabens einer Vielzahl von unzumutbaren Belästigungen und Beeinträchtigungen (betreffend ihr Eigentum und ihre Gesundheit, insbesondere durch Lärm, Erschütterungen, Licht und „elektromagnetische“ Felder) ausgesetzt. Vielfach seien sie sogar in ihrer Existenz bedroht. Enteignungen seien jedenfalls unzulässig.

Auch habe die BMK im angefochtenen (Detailgenehmigungs-)Bescheid Einwendungen von einigen der bP mit der Begründung zurückgewiesen, dass diese zu spät oder keine Einwendungen im Grundsatzgenehmigungsverfahren erhoben hätten. Diese Zurückweisungen seien zu Unrecht erfolgt.

1.6.2 Zusätzliches Vorbringen in der Beschwerde der Gemeinde Pasching (bP3):

1.6.2.1 Betroffene Grundstücke der Gemeinde Pasching:

Die Gemeinde Pasching (bP3) macht – neben den vielfältigen auch von anderen bP vorgebrachten Punkten - geltend, dass die Enteignungsvoraussetzungen für die durch das Vorhaben beanspruchten Flächen in ihrem Eigentum nicht vorlägen. Es sei nicht nachgewiesen worden, dass ein Bedarf an der gegenständlichen Bahnstrecke bestehe, und die geplante Verschwenkung der Trasse stelle jedenfalls nicht das gelindeste Mittel dar.

1.6.2.2 Trassenverschwenkung:

Die im Projekt vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz sei unzulässig, weil ein Neubau auf der bestehenden Trasse zu weniger Bodenverbrauch führe, zu keiner (neuen) Zerschneidung führe und bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen unberührt lasse. Im Übrigen handle es sich bei der Anbindung des Flughafens bloß um eine „Scheinanbindung“, an der keinerlei öffentliches Interesse bestehen könne.

1.6.3 Zusätzliches Vorbringen in der Beschwerde der Gemeinde Oftering (bP103):

1.6.3.1 Rübenverladeplatz und Eingriff in sonstige von der bP wahrzunehmende Interessen:

Im Zusammenhang mit dem Rübenverladeplatz macht die Gemeinde Oftering (bP103) geltend, dass die Veränderung der Kreuzung Oftringerstraße L1226 mit der Paschingerstraße L1227 (Feldbruck) zu wenig weitgreifend sei und daher beeinträchtigt werde. Aliquot zur Linksabbiegespur solle auf der Westseite, Richtung Marchtrenk, eine Einreihungsspur errichtet werden, überdies solle der Umbau genutzt werden, um eine großzügigere Bemessung der Sichtweiten vorzunehmen.

1.6.3.2 Behauptetermaßen fehlende Grundsatzgenehmigung für einzelne Vorhabensteile des Detailgenehmigungsverfahrens:

Die Gemeinde Oftering (bP103) moniert auch, dass einzelne Vorhabensteile des Detailgenehmigungsverfahrens keinen Bestandteil der Grundsatzgenehmigung gebildet hätten. Dies betreffe zum einen die Änderungen an der Linzer Lokalbahn und zum anderen den Retentionsraum Breitenbrunn. Es fehle daher diesbezüglich auch eine (Detail-)UVP einschließlich Alternativenprüfung.

1.6.4 Beschwerde des Landes Oberösterreich:

1.6.4.1 Behauptete nachteilige Beeinträchtigung des Liegenschaftseigentums bzw. des öffentlichen Gutes, d.h. Straßen des Landes Oberösterreich:

Das Land Oberösterreich als Straßenerhalter bringt vor, die von ihm im Behördenverfahren aufgezeigten Themen, insbesondere betreffend den neu zu errichtenden Knotenpunkt L1227/L1386 infolge der Neuerrichtung des Brückentragwerks der Überführung L1386 Leondinger Straße (örtliche Bezeichnung Fuchselbachstraße) bei ÖBB km 191,782 seien nach wie vor ungelöst. Somit sei das gegenständliche Vorhaben in seiner vorliegenden Form nach Ansicht des Landes Oberösterreich nicht nur nicht umweltverträglich, sondern verletze es vor allem auch die beschwerdeführende Partei in ihren subjektiven Rechten und sei es so bei wertender Gesamtbetrachtung bereits im Hinblick auf § 31f Z 2 bzw Z 3 Eisenbahngesetz 1957 nicht genehmigungsfähig.

1.6.5 Zusätzliches Vorbringen in den Beschwerden gegen die Entscheidung der Oberösterreichischen Landesregierung:

Zusätzlich zu den bereits in den Beschwerden gegen die Entscheidung der BMK enthaltenen Punkten bringen die Stadtgemeinde Leonding (bP1), die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2), die Gemeinde Pasching (bP3) und die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. in ihren Beschwerdeschriftsätzen vor, dass die dem angefochtenen Bescheid zugrunde liegenden Einreichunterlagen größtenteils nicht dem Stand der Technik entsprechen würden und daher nicht nachvollziehbar seien. Die beweismäßigenden Ausführungen seien in keiner Weise nachvollziehbar und würden die bP in ihrem Recht auf Parteigehör verletzen, da die belangte Behörde nach der letzten Beweismittelvorlage der bP zwar die behördlich bestellten Sachverständigen konsultiert, dann aber entschieden habe, ohne ein nochmaliges Parteigehör durchzuführen.

Es sei im angefochtenen Bescheid auch nicht nachvollziehbar begründet worden, dass es zu keinen Verletzungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der §§ 26 ff Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 iVm. der Vogelschutz-Richtlinie komme. Schließlich wird noch der sehr hohe Flächenbedarf für Versickerungs- und Rückhaltebecken thematisiert, hinsichtlich dessen nach Ansicht der bP nicht ausreichend begründet werde, warum dieser Flächenbedarf keine schwerwiegende Beeinträchtigung des Ortsbildes und Landschaftsbildes in der Stadtgemeinde Leonding darstelle.

Die belangte Behörde habe sich mit dem Vorbringen der bP betreffend das Thema Jagd und Wildökologie nicht auseinandergesetzt und lediglich ausgeführt, dass in Bezug auf Jagd und Wildökologie keine Genehmigungs- oder Bewilligungstatbestände in den betreffenden landesrechtlichen Normen vorgesehen seien.

Auch habe es die belangte Behörde unterlassen, verkehrliche Entwicklungen in der gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 durchzuführenden Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Da es nach Ansicht der bP gegenüber dem Bestand von ca. 360 Zügen pro Tag durch das gegenständliche Vorhaben zu einer Erhöhung der Zugfrequenzen auf mehr als 1000 Züge pro Tag kommen könnte und sich dadurch auch die Lärmspitzen vervielfachen würden, habe die belangte Behörde zu Unrecht eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV verweigert. Darüber hinaus stelle die SchIV eine gesetzwidrige Verordnung dar, die überhaupt nicht mehr angewendet werden dürfe. Die bP regen daher auch hier an, ein Normenkontrollverfahren beim VfGH einzuleiten.

Insgesamt verletze das beschwerdegegenständliche Vorhaben und seine Genehmigung die bP in einfach-gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten sowie in verfassungsgesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten, insbesondere auf Unverletzlichkeit des Eigentums, auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz, auf ein faires Verfahren, auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter, auf eine gute Verwaltung sowie auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein unparteiisches Gericht.

Etliche bP führen in ihren Beschwerden auch weitwendig aus, welchen Nachteilen und Eingriffen in ihre subjektiv-öffentlichen Rechte sie im Fall einer Gebrauchnahme der Konsenswerberin von den angefochtenen Bescheiden ausgesetzt wären. Es handelt sich dabei insbesondere um behauptete Gesundheitsgefährdungen und behauptete unzumutbare Belästigungen durch Immissionen (Lärm, Erschütterungen, Licht, Luftschadstoffe, „elektromagnetische“ Felder) sowie Eingriffe in das Eigentum.

1.6.6 Beschwerdeanträge:

1.6.6.1 Beschwerden gegen die UVP-Detailgenehmigung der BMK:

Die Stadtgemeinde Leonding (bP1), die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2), die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a., die Gemeinde Pasching (bP3) und die Gemeinde Oftering (bP103) beantragen in ihren Beschwerden gegen den Bescheid der BMK gleichlautend, das Bundesverwaltungsgericht möge

- eine mündliche Verhandlung durchführen; und
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, ersatzlos beheben; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, dahingehend abändern, dass der vorliegende (Genehmigungs)Antrag bzw die vorliegenden (Genehmigungs)Anträge der mitbeteiligten Partei für das gegenständliche Vorhaben zurückgewiesen, in eventu abgewiesen wird/werden; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverweisen; sowie
- die Entscheidung im angefochtenen Bescheid über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung aufheben bzw den angefochtenen Bescheid diesbezüglich dahingehend abändern, dass der gegenständlichen Beschwerde die aufschiebende Wirkung nicht aberkannt wird bzw dass ihr die aufschiebende Wirkung zukommt.

Das Land Oberösterreich beantragt in seiner Beschwerde gegen den Bescheid der BMK, das Bundesverwaltungsgericht möge

- eine mündliche Verhandlung durchführen; und
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, dahingehend abändern, dass der vorliegende (Genehmigungs)Antrag bzw die vorliegenden (Genehmigungs)Anträge der mitbeteiligten Partei für das gegenständliche Vorhaben abgewiesen wird/werden; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, dahingehend abändern, dass den Einwendungen bzw Forderungen des Landes Oberösterreich bzw der Oö. Landesstraßenverwaltung entsprechend Rechnung getragen wird; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der BMK vom 06.10.2021 , GZ. 2021-0.673.324, aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverweisen.

1.6.6.2 Beschwerden gegen die naturschutzrechtliche Genehmigung der Oberösterreichischen Landesregierung:

Die Stadtgemeinde Leonding (bP1), die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2), die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. sowie die Gemeinde Pasching (bP3) beantragen in ihren Beschwerden gleichlautend, das Bundesverwaltungsgericht möge

- eine mündliche Verhandlung durchführen; und
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde. dh der Oö. Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St, ersatzlos beheben; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der Oö. Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St, dahingehend abändern, dass der vorliegende (Genehmigungs)Antrag bzw die vorliegenden (Genehmigungs)Anträge der mitbeteiligten Partei für das gegenständliche Vorhaben zurückgewiesen, in eventu abgewiesen wird/werden; in eventu
- den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde, dh der Oö. Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St, aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverweisen; sowie
- die Entscheidung im angefochtenen Bescheid über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung aufheben bzw den angefochtenen Bescheid diesbezüglich dahingehend abändern, dass der gegenständlichen Beschwerde die aufschiebende Wirkung betreffend

den Abschnitt „Unterführung Oftringerstraße, km 203,500 - Projektende, km 205,700“ nicht aberkannt wird bzw, dass ihr auch diesbezüglich die aufschiebende Wirkung zukommt.

1.7 Beschwerdevorlage, Beschwerdebeantwortungen:

Die gegen die angefochtenen Bescheide erhobenen Beschwerden wurden dem Bundesverwaltungsgericht von der BMK mit Schreiben vom 02.12.2021 (eingelangt am 22.12.2021) und von der Oberösterreichischen Landesregierung mit Schreiben vom 16.12.2021 (eingelangt am 23.12.2021) vorgelegt.

In ihren Beschwerdebeantwortungen jeweils vom 21.01.2022 äußerte sich die Konsenswerberin zu den Beschwerdevorbringen und brachte mit Schreiben jeweils vom 14.04.2022 weitere Stellungnahmen zu den Beschwerdeverfahren ein.

Auch die Oberösterreichische Landesregierung (mit Schreiben vom 19.01.2022) und die BMK (mit Schriftsatz vom 21.01.2022) gaben Stellungnahmen zu den eingebrachten Beschwerden ab und erläuterten, warum aus ihrer Sicht die Beschwerdevorbringen nicht zutreffen.

1.8 Teilentscheidungen betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung:

Über die gegen den in Spruchpunkt VI. des Bescheides der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, sowie in Spruchpunkt II.4. des Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, ausgesprochenen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung erhobenen Beschwerden wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit Erkenntnissen jeweils vom 28.03.2022, GZ. W248 2249759-1/13E und W248 2249888-1/12E, entschieden und die betreffenden Spruchpunkte ersatzlos behoben.

1.9 Konkretisierung betreffend die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn AG:

Mit Schriftsatz vom 11.11.2022 legte die Konsenswerberin ergänzende Unterlagen zur Konkretisierung des für die Dauer von zwei Jahren während der Bauphase für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" geplante „Provisorium Linzer Lokalbahn (LILÖ) Hst. Leonding“ vor.

1.10 Bestellung von Sachverständigen und Erstellung von Gutachten:

Mit Beschluss vom 03.06.2022 wurden aufgrund der eingebrachten Beschwerden Sachverständige für die Fachbereiche „Wasserbautechnik und Oberflächenwässer“, „Humanmedizin“, „Lärmschutz“, „Boden, Agrarwesen“, „Raum- und Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter“, „Eisenbahnwesen/Eisenbahnbautechnik“, „Straßenverkehr“, „Naturschutz“ und „Geologie und Hydrogeologie“ sowie eine UVP-Koordinatorin bestellt.

Den Sachverständigen wurde aufgetragen, anhand eines vom Bundesverwaltungsgericht vorgegebenen Fragenkataloges zu den angeführten Fachbereichen Befund und Gutachten zu erstellen, die Gutachten zu den einzelnen Fachbereichen schriftlich zu erstatten und im Rahmen einer mündlichen Verhandlung zu präsentieren und allenfalls zu verteidigen.

Das von den bestellten Sachverständigen erstellte Sammeldokument, in dem die Einzelgutachten vollständig wiedergegeben werden, wurde den Parteien des Beschwerdeverfahrens rechtzeitig vor der öffentlichen mündlichen Verhandlung gemeinsam mit der Ladung übermittelt.

1.11 Dokumentenvorlagen vor der mündlichen Verhandlung:

Mit Schriftsatz vom 01.02.2023 erstattete die Konsenswerberin eine Stellungnahme betreffend die Zulegung eines Gleises der Linzer Lokalbahnen und legte eine vertragliche Vereinbarung (ohne Beilagen) zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und der Linzer Lokalbahn AG vom 23.12.2005, hinsichtlich der wechselseitigen Verknüpfung und Mitbenützung der Schieneninfrastruktur, sowie die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Übertragung der Planung und der Durchführung von Eisenbahninfrastrukturvorhaben an die Österreichischen Bundesbahnen (9. ÖBB-Ü-VO), BGBl. II Nr. 307/2001, vor.

Mit Schreiben vom 22.02.2023 gab das Land Oberösterreich (bP104), Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau, durch seine anwaltliche Vertretung eine Stellungnahme insbesondere zu den mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung übermittelten, vom Bundesverwaltungsgericht in Auftrag gegebenen gutachterlichen Stellungnahmen ab (konkret zum Fachbereich Straßenverkehr). Darin bestätigt die bP, dass die in ihrer Beschwerde angesprochene Änderung der Verkehrsbelastung des Kreisverkehrs L1227/L1386 nicht auf das gegenständliche Vorhaben zurückzuführen ist, weist aber darauf hin, dass dieser Kreisverkehr schon jetzt hoch ausgelastet sei und die Auslastung in der Prognose auf Basis der jährlichen Verkehrssteigerung, welche im Gebiet von Leonding, bedingt durch die örtlichen Gegebenheiten (räumliche Entwicklung) zu Grunde zu legen sei,

noch steigen werde. Aufgrund der prognostizierten Überlastung des Kreisverkehrs, egal wodurch verursacht, entstehe für die Oö. Landesstraßenverwaltung in den nächsten Jahren jedenfalls Handlungsbedarf. Die bP fordert daher weiterhin die Umsetzung des der Konsenswerberin bekannten Projektes „VLSA Kreuzung L1227/L1386“ im Zuge des beschwerdegegenständlichen Vorhabens "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" durch die Konsenswerberin, oder zumindest die im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens geplante Brücke der L1386 über die Westbahnstrecke um ein näher beschriebenes Ausmaß zu vergrößern, damit der für eine VLSA-Kreuzung unbedingt erforderliche Linksabbiegestreifen nachträglich auf der Brücke umgesetzt werden könne. Dadurch könne eine auch in Zukunft leistungsfähige VLSA-Kreuzung im Zuge des geplanten Bahnausbaus oder auch zu einem späteren Zeitpunkt mit überschaubarem Aufwand errichtet werden.

Mit Schreiben jeweils vom 02.03.2023 gaben die Stadtgemeinde Leonding (bP1), die Gemeinde Pasching (bP3), die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) und andere Personen, sowie die Bürgerinitiative Impulse Schiene Leonding Stellungnahmen ab und unterlegten ihre Ausführungen jeweils u.a. durch sachverständige Äußerungen.

Bis zur mündlichen Verhandlung wurden weiters von der Konsenswerberin (am 10.03.2023, Stellungnahme zum SV-Gutachten Straßenverkehr; am 15.03.2023, Äußerung zu den Stellungnahmen der bP vom 02.03.2023) und von der BMK (am 14.03.2023; Äußerung zu den Stellungnahmen vom 02.03.2023) weitere Schriftsätze eingebracht.

1.12 Öffentliche mündliche Verhandlung:

Die mündliche Verhandlung im Beschwerdeverfahren wurde von 16.03.2023 bis 20.03.2023 am Hauptsitz des Bundesverwaltungsgerichtes in Wien-Erdberg durchgeführt. In dieser Verhandlung wurden die beiden Beschwerdeverfahren gemäß § 17 VwGGV iVm. § 39 Abs. 2 zweiter Satz AVG zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden.

Die im Detailgenehmigungsverfahren gestellten Anträge auf Genehmigung der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn (LILO) wurden von der Konsenswerberin in der mündlichen Verhandlung am 16.03.2023 zurückgezogen. Aus einem von der Konsenswerberin übergebenen Plankonvolut („Abgrenzung Antragsgegenstände“), das als Beilage ./4 zur Verhandlungsschrift genommen wurde, ist ersichtlich, welche Teile (LILO) nach dem Willen der Konsenswerberin nicht mehr Antragsgegenstand sein sollen, sodass die die Linzer Lokalbahn betreffenden Anlagenteile im Verfahren nur als Beurteilungsgegenstand verbleiben.

Die eingeholten Gutachten wurden präsentiert und diskutiert, und die Sachverständigen gingen auch im Detail aus fachlicher Sicht auf die durch die bP erstatteten Vorbringen ein. Sämtliche Verfahrensparteien hatten Gelegenheit, ihre Einwendungen und Rechtsansichten vorzubringen, die Sachverständigen des Gerichtes zu befragen und gegebenenfalls Gegengutachten vorzulegen und zu präsentieren.

Die bP wiederholten in der mündlichen Verhandlung ihre Vorbringen aus den Stellungnahmen insbesondere vom 02.03.2023 und befragten die im gerichtlichen Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen eingehend zu den von ihnen erstellten Gutachten. Von den im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes tätigen Sachverständigen konnten alle aufgeworfenen fachlichen Fragen überzeugend beantwortet werden, wobei auch auf die zuletzt eingebrachten Stellungnahmen der bP vom 22.02.2023 (bP104) und vom 02.03.2023 (bP1 bis bP102) eingegangen wurde. Sämtliche von den bP formulierten Bedenken betreffend die Gutachtenergebnisse und deren Schlüssigkeit wurden nach Ansicht des erkennenden Senates ausgeräumt.

Die Sachverständigen hielten ihre bereits in den Sachverständigengutachten aufgrund der Beurteilung der Projektunterlagen und der Beschwerdevorbringen formulierten Auflagenvorschläge im Wesentlichen aufrecht. Aufbauend auf der Diskussion in der mündlichen Verhandlung wurden einzelne weitere Auflagenvorschläge formuliert bzw. bestehende Auflagenvorschläge punktuell adaptiert. Sämtliche von den Sachverständigen formulierten Auflagenvorschläge wurden in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen, da sie sich aus Sicht des erkennenden Senates als geeignet erwiesen, den Regelungszweck des UVP-G 2000 zu verwirklichen.

In der mündlichen Verhandlung wurde das Ermittlungsverfahren für alle Fachbereiche iSd. § 39 Abs. 3 AVG geschlossen. Auf die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen (§ 39 Abs. 4 letzter Satz AVG, § 16 Abs. 3 UVP-G 2000) wurde ausdrücklich hingewiesen.

1.13 Weiteres Verfahren nach der mündlichen Verhandlung:

1.13.1 Aussendung der Verhandlungsschrift:

Die in der mündlichen Verhandlung von 16.03.2023 bis 20.03.2023 aufgenommene Verhandlungsschrift wurde am Ende der mündlichen Verhandlung gemeinsam durchgesehen und korrigiert.

Alle Verfahrensparteien waren bis zum Ende der mündlichen Verhandlung entweder selbst oder durch ihre rechtsfreundlichen Vertretungen anwesend.

Nach der mündlichen Verhandlung wurde eine Kopie der Verhandlungsschrift mit den zugehörigen Beilagen an alle Verfahrensparteien übermittelt.

Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift erfolgten nicht.

2 Feststellungen und Beweiswürdigung:

Die im Folgenden getroffenen Feststellungen ergeben sich zweifelsfrei aus den Verfahrensakten der belangten Behörden, aus den eingebrachten Beschwerden und den von der Konsenswerberin und von den belangten Behörden erstatteten Beschwerdebeantwortungen sowie aus dem in den Beschwerden vielfach zitierten Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E. Schon an dem diesem Erkenntnis zugrundeliegenden Beschwerdeverfahren betreffend die UVP-Grundsatzgenehmigung haben sich die meisten der nunmehrigen bP als Beschwerdeführer beteiligt.

Auch der oben angeführte Verfahrensgang ergibt sich aus dem unbedenklichen und unzweifelhaften Akteninhalt der vorgelegten Verwaltungsakten der BMK und der Oberösterreichischen Landesregierung sowie der zu den im Kopf dieser Entscheidung genannten Aktenzahlen vorliegenden Gerichtsakten des Bundesverwaltungsgerichtes.

Der entscheidungsrelevante Sachverhalt steht mit hinreichender Sicherheit fest. Auf Grundlage des rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens, des bei der BMK erhobenen UVP-Detailgenehmigungsantrages und des bei der Oberösterreichischen Landesregierung gestellten Antrages der Konsenswerberin auf Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, der den angefochtenen Bescheiden zugrundeliegenden Behördenakten der BMK und der Oberösterreichischen Landesregierung, der Beschwerden gegen die im Spruch genannten Bescheide der BMK und der Oberösterreichischen Landesregierung, der im Verfahren vorgelegten Dokumente, der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht werden folgende Feststellungen getroffen und der Entscheidung zugrunde gelegt:

2.1 Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerden und zur Beschwerdelegitimation:

2.1.1 Beschwerden gegen den Bescheid der BMK:

Der angefochtene Bescheid der BMK wurde am 05.10.2021 mit Edikt (GZ. 2021-0.691.233), veröffentlicht im Internet auf der Website der belangten Behörde sowie in den „Oö.

Nachrichten" und in der Oberösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung" und damit in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer in den betroffenen Gemeinden verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung kundgemacht und bei den Standortgemeinden Leonding, Pasching, Hörsching, Oftring, Kirchberg–Thening und Marchtrenk sowie bei der belangten Behörde zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Im Edikt wurde darauf hingewiesen, dass der Bescheid gemäß § 44f Absatz 1 AVG mit Ablauf von 2 Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt und eine spätere Zusendung bzw. Ausfolgung keine Zustellwirkung auslöst. Auch auf die Bestimmung des §§ 24f Abs. 13 UVP-G 2000 wurde ausdrücklich hingewiesen.

Alle Beschwerden wurden innerhalb der im Bescheid genannten Beschwerdefrist erhoben und richten sich gegen die im angefochtenen Bescheid der BMK erteilte Bewilligung.

Das Vorhaben soll (u.a.) im Gemeindegebiet der beschwerdeführenden Gemeinden Leonding, Pasching und Oftring verwirklicht werden.

Die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) und die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) haben im UVP-Verfahren jeweils die gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 erforderliche Mindestanzahl von 200 Unterstützern erreicht und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt.

Bei den restlichen bP handelt es sich um juristische oder natürliche Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des beschwerdegegenständlichen Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Soweit es sich bei diesen Personen um Minderjährige handelt, werden sie durch ihre beschwerdeführenden Väter, Mütter bzw. Eltern vertreten, die ihrerseits wiederum durch die im Spruch genannten Rechtsanwaltskanzleien rechtsfreundlich vertreten werden.

2.1.2 Beschwerden gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung:

Der Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung wurde am 19.10.2021 mit Edikt (GZ. AUWR-2018-492323/199-St), veröffentlicht im Internet auf der Website der belangten Behörde sowie im „Volksblatt“ und in der Oberösterreich-Ausgabe der Tageszeitung „Österreich“, kundgemacht und ab 27.10.2021 bis einschließlich 23.12.2021 während der Amtsstunden im Stadtamt der Stadtgemeinde Leonding, im Stadtamt der Stadtgemeinde Marchtrenk, im Marktgemeindeamt der Marktgemeinde Hörsching, im Gemeindeamt der Gemeinde Kirchberg–Thening, im Gemeindeamt der Gemeinde Oftring, im Gemeindeamt

der Gemeinde Pasching und im Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Im Edikt wurde darauf hingewiesen, dass der Bescheid gemäß § 44f Abs. 1 AVG mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt. Auch auf die Bestimmung des § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 wurde ausdrücklich hingewiesen.

Alle Beschwerden wurden innerhalb der im Bescheid genannten Beschwerdefrist erhoben und richten sich gegen die im angefochtenen Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung erteilte Bewilligung.

Das Vorhaben soll (u.a.) im Gemeindegebiet der beschwerdeführenden Gemeinden Leonding und Pasching verwirklicht werden.

Die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) und die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) haben im UVP-Verfahren jeweils die gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 erforderliche Mindestanzahl von 200 Unterstützern erreicht und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt.

Bei den restlichen bP handelt es sich um juristische oder natürliche Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des beschwerdegegenständlichen Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Soweit es sich bei diesen Personen um Minderjährige handelt, werden sie durch ihre beschwerdeführenden Väter, Mütter bzw. Eltern vertreten, die ihrerseits wiederum durch die im Spruch genannten Rechtsanwaltskanzleien rechtsfreundlich vertreten werden.

2.1.3 Zurückziehung von Beschwerden:

Während des laufenden Beschwerdeverfahrens haben die in Spruchpunkt A) I.1. genannten bP – jeweils durch Schriftsätze ihrer rechtsfreundlichen Vertretungen – ihre Beschwerden zurückgezogen.

2.2 Zum Vorhaben und zum bisherigen Verfahren:

Gegenstand des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht bilden die angefochtenen Bescheide und die mit den Beschwerden dagegen erhobenen Einwendungen.

Die Konsenswerberin beabsichtigt die Umsetzung des Vorhabens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Linz – Marchtrenk km 190,300 – km 206,038“. Geplant ist im

Wesentlichen der viergleisige Ausbau – mit abschnittweiser Neutrassierung - der bestehenden, derzeit zweigleisigen Westbahnstrecke im Abschnitt Linz – Marchtrenk.

Das Vorhaben verfolgt die Projektziele

- Erhöhung der Streckenkapazität durch Errichtung einer viergleisigen, elektrifizierten Neubaustrecke (HL-1-Strecke für Fernverkehr und HL-2-Strecke für Regionalverkehr) mit Hochleistungsstreckencharakter als Teil eines europäischen und österreichischen Hauptkorridors der Eisenbahn,
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (HL-1-Strecke) auf V_{max} 230 km/h zur Fahrzeitverkürzung im Personenfernverkehr,
- Anbindung des Flughafens Linz an die Westbahn durch Trassenführung über den Flughafen mit Errichtung eines attraktiven Nahverkehrsknotens,
- Eignung der HL-1- und der HL-2-Strecke für Mischverkehr (internationaler und nationaler Personenfernverkehr und Personennahverkehr im Großraum Linz sowie internationaler und nationaler Güterverkehr),

wodurch von der Konsenswerberin das Erfordernis des Vorhabens begründet wird.

Durch die Realisierung des Vorhabens werden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verankerte Aspekte der langfristigen verkehrspolitischen Zielsetzungen und die genannten wesentlichen (eisenbahnbetrieblichen) Projektziele erreicht.

Der gegenständliche Streckenabschnitt Linz - Marchtrenk ist Teil der Eisenbahnstrecke St. Pölten-Attnang/Puchheim, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. Nr. 370/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Es handelt sich folglich auch beim verfahrensgegenständlichen Abschnitt um eine Hochleistungsstrecke. Der viergleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes dient der Umsetzung langfristiger verkehrspolitischer Zielsetzungen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verankert sind. Auf europäischer Ebene ist das Vorhaben Teil des Kernnetzes iSd Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (TEN-V Leitlinien), konkret Teil des Vorrangigen Vorhabens (Priority Project, PP) „Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava (TEN-T PP 17)“ (vgl. Beschluss der EU-Kommission vom 07.07.2010, 661/2010/EU, Anhang III Z 17). Die TEN-V Leitlinien definieren in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknotten. In diesem Kernnetz ist auch der Korridor Rhein - Donau und der Knoten Linz - Wels als „comprehensive node“ enthalten. Gemäß TEN-VO EU 1315/2013 (Anhang II Teil

2) sollen alle Hauptflughäfen bis 2050 an das Schienennetz, vorzugsweise das Hochgeschwindigkeitsnetz, angebunden werden. Der Flughafen Linz (vormals "blue danube airport linz", nunmehrige Eigenbezeichnung „Linz Airport“; vgl. [Das oberösterreichische Tor zur Welt | Linz Airport \(linz-airport.com\)](#)) ist zwar Teil des TEN-Gesamtnetzes (siehe Karte Anhang I 5.3 und 5.4 der Verordnung 1315/2013/EU), aber kein Hauptflughafen.

Das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" beginnt im Gemeindegebiet von Leonding bei Bestandskilometer 190,300 am Ende des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes, wo es an das bereits gemäß UVP-G 2000 und EisbG genehmigte Projekt „Linz Hbf. - Westseite inkl. LILO“ (Bescheid der BMVIT vom 23.12.2013, BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013) anschließt. Die Trasse folgt im Gemeindegebiet von Leonding der Bestandsstrecke (= HL-2-Strecke). Die Linzer Lokalbahn (LILO) wird in diesem Bereich verlegt und somit an die neue Westbahntrasse angepasst, wobei die Änderungen an der LILO im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht Teil des beschwerdegegenständlichen Vorhabens, sondern bloß Beurteilungsgegenstand waren. Erst in ihrem UVP-Detailgenehmigungsantrag vom 09.03.2018 stellte die Konsenswerberin „für jenen Bereich, in dem ein Gleis der Linzer Lokalbahnen zugelegt wird, namens der Linzer Lokalbahnen den Antrag“, auch für die Zulegung eines Gleises der LILO die Detailgenehmigung zu erteilen. Die Haltestelle Leonding der Westbahn wird inklusive Park & Ride-Anlage neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Ebenso wird die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn (LILO) neu errichtet.

Vor der Unterführung der L1227 Paschinger Straße schwenkt ab ca. Projekt-km 193,9 die neue, 4-gleisige Trasse nach Süden vom Bestand ab und führt an den Flughafen Linz heran. Im Bereich des Flughafens Linz wird eine neue Haltestelle (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen) inklusive Park & Ride-Anlage und das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Hörsching errichtet. Nach dem Flughafen Linz schwenkt die Trasse wieder an den Bestand. Im Anschwenkbereich der Trasse an den Bestand werden die bestehenden Anschlussbahnen Schenker und Bundesheer an das gegenständliche Vorhaben lagemäßig angepasst.

Die Verschwenkungstrasse zum Flughafen Linz ersetzt eine Trassenführung auf der derzeit bestehenden Eisenbahntrasse, die in diesem Bereich zur Gänze aufgelassen wird. Die Konsenswerberin hat sich nach Durchführung des Trassenauswahlverfahrens für die letztlich eingereichte Verschwenkungslösung (Variante SUED4-RV) entschieden, weil diese Variante nach Ansicht der Konsenswerberin gegenüber der als annähernd gleichwertig bewerteten Variante BEST4 (Bestandsausbau) verschiedene, in der UVE (Einlagezahl 02-01.02 Trassenauswahlverfahren) dargestellte Vorteile aufweist. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens ergibt sich, dass die Variante SUED4 während der Bauphase deutlich geringere Auswirkungen auf die

Betriebsführung hat, leichter verwirklicht werden kann und im Bereich Pasching/Hörsching das Siedlungsgebiet von Lärm und Erschütterungen entlastet.

Ab der Unterführung der B133 Theninger Straße (ca. Projekt-km 200,5) verläuft die Trasse wieder weitestgehend im Bestand. Die Haltestelle Oftering wird inklusive Park & Ride-Anlage im Zuge des gegenständlichen Projektes neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen).

Als Ersatz für den entfallenden Rübenverladeplatz im Bereich des Bahnhofs Hörsching wird ein neuer Rübenverladeplatz an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk (ca. Projekt-km 203,5 links der Bahn) errichtet.

Die bestehende Schleife Traun – Marchtrenk wird geringfügig in der Lage angepasst und bei Projekt-km 204,9 an das Gleis 1 der HL-2-Strecke angebunden. Unmittelbar vor dem Projektende wird das Unterwerk Marchtrenk links der Bahn neu errichtet.

Das Vorhaben endet in Projekt-km 206,038 (entspricht Bestands-km 205,700) vor dem Bahnhof Marchtrenk, wo in weiterer Folge das Projekt „*Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Marchtrenk - Wels Fbf - Wels Hbf*“ anschließt.

Das gegenständliche Vorhaben wird in drei Teilräume gegliedert:

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

In der UVE (u.a. Einlagezahl 01-01.04 Umweltverträglichkeitserklärung Zusammenfassung, S. 21 ff.) sind diese Teilräume näher beschrieben.

Die Antragsänderung AE01 vom 20.06.2018 ist in den von der Konsenswerberin vorgelegten, vom Bundesverwaltungsgericht im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren mit Edikt kundgemachten und mit der Ladung für die mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht nochmals vollständig an alle Verfahrensparteien übermittelten Änderungsunterlagen detailliert beschrieben bzw. grafisch dargestellt. Die vorgesehenen Projektänderungen wurden im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durch die gerichtlich bestellten Sachverständigen geprüft, wobei alle Sachverständigen zu dem Ergebnis gekommen sind, dass es sich aus dem Blickwinkel des jeweiligen Fachbereiches nicht um wesentliche Änderungen handelt.

Der "Viergleisige Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" befindet sich zur Gänze auf oberösterreichischem Landesgebiet.

Der (damalige) Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erteilte für dieses Vorhaben als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung i.e.S. und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens mit Bescheid vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, die beantragte UVP-Grundsatzgenehmigung und bestimmte gemäß § 3 Hochleistungstreckengesetz (HIG) den Trassenverlauf. Die Detailgenehmigungen blieben für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes den gesondert durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten.

Gegen den genannten Bescheid des BMVIT wurden Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht erhoben. Über diese Beschwerden erging am 24.04.2020 nach Durchführung einer mehrtägigen mündlichen Verhandlung ein Erkenntnis (GZ. W248 2194564-1/172E), in dem den Beschwerden unter Vorschreibung zusätzlicher Nebenbestimmungen teilweise stattgegeben wurde.

Gegen dieses Erkenntnis wurden mehrere Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof erhoben, der die Behandlung dieser Beschwerden mit näherer Begründung ablehnte. Daraufhin erhoben die großteils selben Beschwerdeführer außerordentliche Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof, die mit VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 bis 0273-9, 0274-11, 0275, 0276-9 zurückgewiesen wurden. In seiner Entscheidung hat der Gerichtshof sich mit den Revisionsvorbringen ausführlich auseinandergesetzt.

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft stellte durch ihre ausgewiesene rechtsfreundliche Vertretung mit Schreiben vom 09.03.2018 bei der UVP-Behörde einen Antrag auf Erteilung der Detailgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs. 11 UVP-G 2000 und mit Schreiben vom 17.10.2018 bei der Oberösterreichischen Landesregierung einen Antrag auf Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und Erteilung der erforderlichen landesrechtlichen Genehmigungen für das Vorhaben „HL-Strecke Wien – Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz – Marchtrenk km 190,300 – km 205,700“, wobei die Konsenswerberin *„für jenen Bereich, in dem ein Gleis der Linzer Lokalbahnen zugelegt wird“*, auch *„namens der Linzer Lokalbahnen“* einen Antrag auf Detailgenehmigung stellte. Mit dem Antrag vorgelegt wurden die erforderlichen Unterlagen einschließlich des Gutachtens gemäß § 31a EisbG, welches bestätigt, 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. Aufgrund der gestellten Anträge erteilten die BMK und die Oberösterreichische Landesregierung mit den nunmehr angefochtenen Bescheiden die beantragten Bewilligungen.

Die Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahnen war nicht Antragsgegenstand des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens, wurde aber bereits dort als Beurteilungsgegenstand in der Auswirkungsbeurteilung berücksichtigt. Die diese Verlegung betreffenden Genehmigungsanträge wurden in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht unter gleichzeitiger Vorlage von Abgrenzungsunterlagen zurückgezogen.

Der oben geschilderte Verfahrensgang ergibt sich aus dem unbedenklichen und unzweifelhaften Akteninhalt der vorgelegten Verwaltungsakten der BMK und der Oberösterreichischen Landesregierung sowie der zu den im Kopf dieser Entscheidung genannten Aktenzahlen vorliegenden Gerichtsakten des Bundesverwaltungsgerichtes.

2.3 Zu den einzelnen Beschwerdevorbringen:

Im Interesse der Übersichtlichkeit folgt die Reihenfolge der Beschwerdevorbringen selbst dort im Wesentlichen derjenigen in den Beschwerden (insbesondere der Stadtgemeinde Leonding (bP1), der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) und der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a.), wo sich aus systematischen oder logischen Erwägungen auch andere Reihenfolgen anbieten würden. Wo die bP gleichlautende (zu einem erheblichen Teil wortident) Beschwerdevorbringen erstatten, die in Hinblick auf die Besonderheiten der einzelnen bP keine unterschiedliche Behandlung erfordern, wird teilweise im Interesse der Lesbarkeit nur eine bP genannt.

2.3.1 Zur Behauptung, die Verwirklichung der Verschwenkungstrasse, welche im Stadtgebiet von Leonding beginnt, liege nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse:

Der Trassenverlauf des beschwerdegegenständlichen Vorhabens wurde bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren festgelegt (Spruchpunkt I.2. des Grundsatzgenehmigungsbescheides des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, rechtskräftig mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E) und gemäß § 3 HIG genehmigt. Dabei wurde festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens (Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk mit Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz) entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

2.3.2 Zur geforderten Tieferlegung und Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding:

Das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" sieht im Bereich der Stadtgemeinde Leonding keine Tieferlegung und Einhausung, sondern die Zulegung zweier weiterer Gleise zu der bisher zweigleisig ausgeführten Westbahnstrecke vor. Dies ergibt sich bereits aus der Umweltverträglichkeitserklärung und wurde weder im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren noch im Detailgenehmigungsverfahren geändert.

2.3.3 Zur technischen und finanziellen Machbarkeit der Projektänderung „Tieferlegung und teilweise Einhausung“:

Beantragt wurden von der Konsenswerberin die Genehmigungen für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk". Eine Tieferlegung und eine (teilweise) Einhausung sind im eingereichten Vorhaben nicht vorgesehen. Dass eine Tieferlegung und teilweise Einhausung der Trasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding technisch und – das Zurverfügungstehen der entsprechenden Mittel vorausgesetzt – finanziell machbar wäre, wurde von der Konsenswerberin weder im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren noch im gegenständlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren bestritten.

2.3.4 Zur behaupteten Antragsrückziehung durch die Konsenswerberin bzw zum behaupteten Neuantrag im Jahr 2018:

Der Antrag der Konsenswerberin auf Erteilung der UVP-Detailgenehmigung wurde nach bescheidmäßigem Abschluss des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens gestellt. Das ergibt sich daraus, dass die UVP-Grundsatzgenehmigung für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" mit Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 erteilt wurde und der Antrag auf Erteilung der UVP-Detailgenehmigung vom 09.03.2018 datiert.

Das die UVP-Grundsatzgenehmigung betreffende Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde mit Erkenntnis vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E abgeschlossen. Das Edikt im UVP-Detailgenehmigungsverfahren vor der BMK erfolgte am 16.06.2020, somit zu einem Zeitpunkt, als die rechtskräftige UVP-Grundsatzgenehmigung

bereits vorlag. Eine Zurückziehung des (noch) beim BMVIT gestellten UVP-Grundsatzgenehmigungsantrages wurde von der Konsenswerberin zu keinem Zeitpunkt ausdrücklich erklärt.

2.3.5 Zu den geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn:

Die geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn (Zulegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn zur Westbahnstrecke) waren Beurteilungsgegenstand, aber nicht Antragsgegenstand des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens.

Die Linzer Lokalbahn dient dem öffentlichen Regionalverkehr im Einzugsgebiet Linz (vgl. Homepage der Linzer Lokalbahn AG [Linzer Lokalbahn \(Linzer-lokalbahn.at\)](http://Linzer-Lokalbahn.at)) und verfolgt damit einen anderen Zweck als die in Zukunft viergleisig ausgebaute Westbahnstrecke.

Für die Verwirklichung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk ist die Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn erforderlich, da dieses Gleis sich dort befindet, wo die beiden neuen Gleise der Westbahn errichtet werden sollen. Die Verlegung des bestehenden Gleises der Linzer Lokalbahn ist daher im Sinne einer Baufeldfreimachung für das gegenständliche Vorhaben notwendig. Die ebenfalls geplante Verwirklichung einer provisorischen Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn verfolgt den Zweck, den Haltestellenbetrieb der Linzer Lokalbahn während der Bauphase des beschwerdegegenständlichen Vorhabens aufrechterhalten zu können. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist geplant, die provisorische Haltestelle Leonding wieder rückzubauen.

Die Genehmigung für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn wurden von der Konsenswerberin im UVP-Detailgenehmigungsverfahren beim BMVIT (nunmehr BMK) sowie im Naturschutzverfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung beantragt. Die entsprechenden Anträge wurden in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wieder zurückgezogen und ein Unterlagenkonvolut vorgelegt, aus dem sich ergibt, welche Anlagenteile im gegenständlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren verbleiben sollen und welche Anlagenteile Gegenstand einer eigenen, noch bei der zuständigen Eisenbahnbehörde einzuholenden Genehmigung sein werden. Gleichwohl bleiben die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn – wie auch schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren – Beurteilungsgegenstand der UVP.

2.3.6 Zum Betriebsprogramm der Konsenswerberin:

Von der Konsenswerberin wurde die Genehmigung für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" beantragt. Den Planungen für dieses Vorhaben wurde die Verkehrsprognose des Betriebsprogramms „2025+“ zugrundegelegt.

Ausgegangen wurde von einem Verkehrsaufkommen von ca. 362 Zügen pro Tag auf der Westbahnstrecke im vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Bereich (vgl. dazu die Tabelle im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereiche 1 bis 3, S. 159, Abb. 10). Als Planungsnullfall (Nullvariante; d.h. bei Unterbleiben des Vorhabens) wurde unter Zugrundelegung der Prognose des Betriebsprogramms „2025+“ aufgrund einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke eine Zuganzahl von 538 Zügen pro Tag (Personen- und Güterzüge) angenommen (vgl. dazu die Tabelle im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereiche 1 bis 3, S. 160, Abb. 11). Diese Zuganzahl könnte dem Umweltverträglichkeitsgutachten zufolge – wenn auch nur mit sehr großen eisenbahnbetrieblichen Einschränkungen – bei Unterbleiben des beschwerdegegenständlichen Vorhabens abgewickelt werden.

Bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens soll die Strecke weiterhin als Mischverkehrsstrecke für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr betrieben werden, jedoch werden die Zugzahlen gegenüber dem Bestand sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr angehoben. So sind dem Betriebsprogramm „2025+“ zufolge im Jahr 2025 für den Gesamtverkehr (Personen- und Güterzüge) im Abschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk im Fall der Projektrealisierung insgesamt 577 Züge pro Tag prognostiziert (vgl. die Darstellung im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1 bis 3, S. 160, Abb. 12). Um dieses Betriebsprogramm 2025+ unter Aufrechterhaltung der notwendigen Betriebsqualität abwickeln zu können, ist ein viergleisiger Ausbau in Form von zwei parallel liegenden HL-Strecken vorgesehen, wobei die HL-1-Strecke für den Fernverkehr (230 km/h) und die HL-2-Strecke für den Regionalverkehr (160 km/h) ausgelegt wurde. Dies ergibt sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 1 (Fragenbereich 1 bis 3), S. 49. Die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus der Westbahn wurde von den bP nicht in Frage gestellt. Vielmehr gingen die bP im gesamten (UVP-Grundsatzgenehmigungs- und UVP-Detailgenehmigungs-) Verfahren durchgehend davon aus, dass auf der projektgegenständlichen Strecke ein erheblich höherer Bedarf an Zugfahrten besteht, als dies im Betriebsprogramm 2025+ prognostiziert wird (vgl. zuletzt etwa auch die diesbezüglichen Aussagen des Privatgutachters der bP Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB, Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 37 f.).

Wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für Eisenbahnwesen in seinem im gegenständlichen Beschwerdeverfahren erstellten Gutachten schlüssig dargelegt und in der

mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht abermals bekräftigt hat, handelt es sich bei den im Betriebsprogramm 2025+ angenommenen Zugzahlen nach wie vor um eine realistische Prognose, die eine fachlich fundierte Beurteilung der zu erwartenden Umweltauswirkungen ermöglicht, die allerdings erst frühestens mit etwa zehn Jahren Verzögerung eintreten wird (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 11; Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 34 f.). Das Betriebsprogramm 2025+ ist daher nicht nur für die Zeit bis 2025, sondern jedenfalls auch (zumindest) für das Prognosejahr 2035 eine geeignete Berechnungs- und Planungsgrundlage.

Wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für Eisenbahnwesen, dem die bP nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten sind, ebenfalls nachvollziehbar ausgeführt hat, kann die von den bP aufgeworfene Frage, ob auch wesentlich höhere Zugzahlen auf der Strecke abgewickelt werden könnten, nur anhand eines definitiven Fahrprogramms (Fahrplan) mit mehr Zügen – abgestimmt und fahrbar auch im umliegenden Schienennetz – beantwortet werden. Ein derartiges Fahrprogramm könnte dann mittels Betriebssimulation auf die zu erwartende Betriebsqualität überprüft werden (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 43). Der Sachverständige hat allerdings auch darauf hingewiesen, dass höhere Zugzahlen oder ein anderer Zugmix zu einer höheren Wahrscheinlichkeit von Verspätungen führen und die Betriebsqualität reduzieren würden, was aber nur bis zu einem bestimmten Grad von den Bahnbenutzern akzeptiert würde. Grundlage der Beurteilung ist immer ein konkretes Betriebsprogramm (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 12). Da ein anderes Betriebsprogramm bzw. eine andere Prognose als das Betriebsprogramm 2025+ derzeit nicht existiert (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 35), ist dieses Betriebsprogramm den Planungen und der Beurteilung zugrundezulegen.

2.3.7 Zur behaupteten Unvollständigkeit der Antragsunterlagen und zum Unterlassen einer „Detail- bzw. Ergänzungs-UVP“:

Im Zuge des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens wurde von der Konsenswerberin eine Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt. Auf dieser Grundlage wurde vom (damaligen) BMVIT das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren und vom Bundesverwaltungsgericht das Beschwerdeverfahren durchgeführt. Im Zuge des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens wurde die UVP im engeren Sinne durchgeführt und mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes rechtskräftig abgeschlossen.

Im UVP-Detailgenehmigungsverfahren wurden von der Konsenswerberin mehrere Änderungen gegenüber dem grundsatzgenehmigten Vorhaben beantragt, nämlich Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn, der

Retentionsraum Breitbrunn und verschiedene Änderungen betreffend weitergehende Schallschutzmaßnahmen, als sie noch im Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgesehen waren.

Die Anträge betreffend die Maßnahmen in Zusammenhang mit der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn wurden in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wieder zurückgezogen und entsprechende Abgrenzungsunterlagen vorgelegt.

Im UVP-Detailgenehmigungsverfahren wurde das Vorhaben auf seine Übereinstimmung mit der durchgeführten UVP ieS. und mit den Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung überprüft. Nach Aussagen der im Behördenverfahren und im gegenständlichen Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen sind die Projektunterlagen aus fachlicher Sicht vollständig. Auch die eisenbahnrechtlichen Unterlagen wurden nach Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG vollständig vorgelegt.

Für die gegenüber der Grundsatzgenehmigung vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen (Retentionsraum Breitbrunn, Mitführung eines Gleises der Linzer Lokalbahn, Änderungen an Schallschutzeinrichtungen) wurden von der Konsenswerberin Einreichunterlagen vorgelegt, die im Behördenverfahren durch die dort tätigen Sachverständigen geprüft und beurteilt wurden.

Wo es zu Abweichungen vom grundsatzgenehmigten Vorhaben kam, wurden auch diese auf ihre Übereinstimmung mit den Ergebnissen der UVP überprüft. Die mit dieser Überprüfung betrauten Sachverständigen sind allesamt zu dem Ergebnis gekommen, dass das Detailprojekt einschließlich des Retentionsraums Breitbrunn und der angepassten Schallschutzeinrichtungen im Einklang mit dem im Grundsatzgenehmigungsverfahren genehmigten Projekt und den Ergebnissen der UVP steht.

Eine „Detail-UVP“ im Sinne einer (teilweisen) Wiederholung der bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durchgeführten UVP ieS. wurde nicht durchgeführt.

2.3.8 Zum behaupteten Fehlen einer rechtswirksamen Grundsatzgenehmigung / Bedingung 105a laut Erkenntnis des BVwG vom 24.04.2020, GZ. W248 2194564-1/172E:

Im Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wurden von der Konsenswerberin Änderungen des Vorhabens eingereicht (Projektänderung AE01 vom 20.06.2018), die u.a. den Retentionsraum Breitbrunn beinhalteten. In der

mündlichen Beschwerdeverhandlung beim Bundesverwaltungsgericht wurde der Änderungsantrag betreffend den Retentionsraum Breitbrunn zurückgezogen. Vom Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer wurde daraufhin eine Vorgabe für das Detailgenehmigungsverfahren vorgeschlagen, die als Nebenbestimmung 105a im Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E berücksichtigt wurde. Diese Nebenbestimmung sieht vor, dass Retentionsmaßnahmen am Breitbunnerbach auszuarbeiten sind, die zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um $4,0\text{m}^3/\text{s}$ herbeiführen, und dass diese Maßnahmen im Rahmen des Detailprojektes zur Bewilligung vorzulegen sind. Eine Umsetzung dieser Retentionsmaßnahmen hat nur dann zu entfallen, wenn durch ein umfassenderes, leistungsfähigeres Retentionsprojekt (Dritter) eine bessere Zielerreichung gewährleistet wird.

Eine hinreichend zuverlässige Abschätzung, dass das Vorhaben bei Umsetzung von Maßnahmen, die zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um $4,0\text{m}^3/\text{s}$ herbeiführen, aus wasserbaufachlicher Sicht genehmigungsfähig ist, war im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren möglich und wurde durch den Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer vorgenommen. Eine Auslagerung der Frage der UVP-rechtlichen Genehmigungsfähigkeit in das Detailgenehmigungsverfahren liegt nicht vor.

2.3.9 Zur Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV):

Die Kurvenradien der Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz wurden so gewählt, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten problemlos gefahren werden können, und entsprechen somit den Anforderungen an eine „möglichst gestreckte Linienführung“. Dies ergibt sich bereits aus den schlüssigen diesbezüglichen Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahntechnik in der mündlichen Verhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (vgl. Protokoll der damaligen mündlichen Verhandlung, S. 16) und wurde im UVP-Detailgenehmigungsverfahren bestätigt (vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 55 ff.; Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 16 u.a.).

2.3.10 Zum Thema Wasser und Hochwasser:

In der „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ sowie im Gutachten gemäß § 31a EisbG, Teil „Wasserbau & Hydrogeologie“ wurden die wasserrechtlichen Fragestellungen eingehend behandelt.

Ort, Maß und Art der Wasserbenutzungen sind entsprechend bestimmt. Das ergibt sich aus der „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ vom 16.06.2020, S. 93.

Die vorgesehenen Maßnahmen und Wassernutzungen (insbesondere Versickerungen und Einleitungen) wurden beschrieben und entsprechen dem Stand der Technik. Auch die vorgesehenen Abänderungen von Brücken, Stegen, Bauten und anderen Anlagen innerhalb des Hochwasserabflussbereiches fließender Gewässer entsprechen dem Stand der Technik. Das ergibt sich aus den gutachterlichen Ausführungen der im Behördenverfahren vor der BMK tätigen Sachverständigen (vgl. „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ vom 16.06.2020, S. 87 ff.).

Durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben wird die Hochwassergefahr nicht erhöht (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 62 f., 70, 73). Die Bahntrasse wird nach dem Stand der Technik hochwassersicher errichtet. Auch die vorgesehenen Geländeänderungen im Zusammenhang mit dem Provisorium Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn sind unbedeutend und wirken sich nicht merklich auf den Retentionsraum und mögliche Hochwassersituationen aus (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 46).

Bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen und bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen ist aus gewässerökologischer Sicht von keiner wesentlichen Beeinträchtigung auszugehen. Dies ergibt sich bereits aus den schlüssigen Gutachten des gewässerökologischen Sachverständigen im Behördenverfahren und wurde im UVP-Detailgenehmigungsverfahren bestätigt („Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ vom 16.06.2020, S. 118; Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 138).

Wie sich aus den bereits im Behördenverfahren eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, entspricht das Vorhaben aus fachlicher Sicht den Erfordernissen der §§ 11, 12a, 9, 32, 38 und 41 WRG. Fachliche Bedenken gegen die Umsetzung des Detailprojekts wurden von den Sachverständigen nicht geäußert (vgl. „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ vom 16.06.2020, S. 87 ff.).

Die bP haben im Behördenverfahren Gutachten der mjp Ziviltechniker GmbH vorgelegt, um den von der BMK bestellten Sachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Aus den gutachterlichen Ausführungen der mjp Ziviltechniker GmbH ergebe sich, dass die vorgesehenen Sicker- und Retentionsbecken überdimensioniert seien und dadurch unzulässig in die von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) geltend zu machenden

öffentlichen und privaten Interessen eingegriffen werde. Die von der Konsenswerberin zur Genehmigung eingereichte Ausführung sei folglich zu Unrecht genehmigt worden. Auch im Hinblick auf die von den bP prognostizierten Auswirkungen auf den Sportplatz Leonding sei die Genehmigung zu Unrecht erteilt worden.

Dazu ist festzuhalten, dass die im Behördenverfahren tätigen Sachverständigen auf die durch privatgutachterliche Ausführungen der mjp Ziviltechniker GmbH unterlegten Argumente der bP detailliert eingegangen sind und mit nachvollziehbarer Begründung ihre Einschätzung, wonach es durch das Vorhaben zu keiner wesentlichen Verschärfung der Hochwassersituation kommen wird, ausdrücklich aufrechterhalten haben (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 122, wo die belangte Behörde in Würdigung der sachverständigen Äußerungen festgestellt hat, dass *„durch diese geringen Aufspiegelungen keine erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt erfolgen und der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Stadtgemeinde Leonding bzw. dem Sportplatzbetreiber durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.“*; siehe auch *„Gutachterliche Stellungnahmen vom 25.08.2021 zu den Beilagen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (02.08.2021) und mjp Ziviltechniker GmbH (09.08.2021)“*; betreffend den Sportplatz Leonding vgl. insbes. S. 33 f., wo dargelegt wird, dass es lediglich zu einer Wasserspiegelerhöhung von 1-2 cm kommt). Gleichwohl hat die BMK in Auflage 106j ihres angefochtenen Bescheides vorgeschrieben, dass *„die Türöffnung und sonstige im Überflutungsbereich HQ100 befindlichen relevanten Gebäudeöffnungen am Gebäude Vereinslokal ASKO wasserdicht herzustellen“* sind.

Die im von der Beschwerdeführerin vorgelegten Privatgutachten der mjp Ziviltechniker GmbH getroffene Annahme, wonach es sich im Bereich des Rückhaltebeckens Breitbrunn weniger um einen schwebenden Grundwasserkörper, sondern vielmehr um gespanntes Grundwasser handle, führt zu keiner Änderung an der gutachterlichen Beurteilung und den getroffenen Schlussfolgerungen, auch hinsichtlich der befürchteten qualitativen Auswirkungen durch schadensauslösende Grundwasserhöchststände. Dies wurde durch die von der BMK im Behördenverfahren bestellten Sachverständigen ausdrücklich bekräftigt (vgl. *„Gutachterliche Stellungnahmen vom 25.08.2021 zu den Beilagen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (02.08.2021) und mjp Ziviltechniker GmbH (09.08.2021)“*, S. 44). Die BMK ist im angefochtenen Bescheid folgerichtig zu dem Ergebnis gekommen, dass unzulässige Beeinträchtigungen der Oberflächenwässer sowie des Grundwassers, seien sie qualitativ oder quantitativ, nicht zu erwarten sind (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 120).

Auch die Gutachten im Beschwerdeverfahren haben zu keinem anderen Ergebnis geführt (vgl. insbesondere Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 40 ff.). In der mündlichen

Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, wo die bP und deren Gutachter die Gutachtenergebnisse der gerichtlich bestellten Sachverständigen nochmals in Diskussion gezogen haben, wurden diese Gutachtenergebnisse eindrucksvoll bestätigt, und sämtliche von den bP und deren Privatsachverständigen vorgebrachten Kritikpunkte konnten entkräftet werden (vgl. insbesondere Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 59 ff.; Beilage 9 zum Protokoll (Präsentation Univ.-Prof.Dr. Leopold WEBER)).

Auch in Hinblick auf von bP befürchtete Gefährdungen des Grundwassers durch Vorfälle mit Güllegruben und Tankanlagen kommt es durch das Vorhaben zu keinen Gefährdungserhöhungen. Dies konnte schon im behördlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren festgestellt werden (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 118) und wurde im Beschwerdeverfahren bestätigt, wobei der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer nachvollziehbar darauf verwiesen hat, dass die geringe Spiegelaufhöhung im Bereich von bewohnten Objekten im Retentionsraum Breitbrunnerbach durch tagwasserdichte Schachtabdeckungen kompensiert wird, sodass ein Austrag von qualitativ belasteten Abwässern nicht zu besorgen ist. Da in der freien Fließstrecke der Wasserspiegel im Bereich bewohnter Objekte selbst bei extrem seltenen, großen Hochwässern nur gering im cm-Ausmaß verändert wird, ist bei vorauszusetzender ordnungsgemäßer Ausführung von Güllegruben und Tanklagern nach Stand der Technik (Tankkessel aufschwimmsicher, dichte Leitungen, Güllegruben wasserdicht gegen das Grundwasser und dicht gegen Oberflächenwässer) ein merklicher Austrag von Schadstoffen bei Hochwässern nicht zu besorgen. (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 66). Vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wurde dies hinsichtlich befürchteter Gefährdungen des Grundwassers bestätigt (siehe Beilage 9 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung (Präsentation Univ.-Prof. Dr. Leopold WEBER), S. 22).

Zu der von den bP kritisierten Dimensionierung der Sicker- und Retentionsbecken ist darauf zu verweisen, dass die gewählte Dimensionierung nicht nur den Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigung, sondern insbesondere auch – im Gegensatz zu der von mjp Ziviltechniker GmbH favorisierten Lösung [Sickerbrunnen mit Aktivkohlefilter] - dem Stand der Technik entspricht (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 25.08.2021 zu den Beilagen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (02.08.2021) und mjp Ziviltechniker GmbH. (09.08.2021) S. 31, 50 f.; in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht hat der Sachverständige für Wasserbau und Oberflächenwässer nachvollziehbar dargelegt, dass die von mjp Ziviltechniker GmbH gewünschten Sickerbrunnen mit Aktivkohlefilter nur dort zum Einsatz kommen, wo für die im Projekt vorgesehenen, die Standardlösung nach Stand der Technik darstellenden Versickerungsbecken mit Bodenfilter nicht genügend Platz zur Verfügung steht; vgl. dazu Beilage 7 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung

(Präsentation Dipl. Ing Peter FLICKER), S. 8). Die von den bP behauptete Überdimensionierung der vorgesehenen Sicker- und Retentionsbecken liegt nicht vor.

Im Behördenverfahren ist die BMK umfassend auf das Vorbringen der bP eingegangen, speziell zu den Gutachten der mjp Ziviltechniker GmbH (und zu denjenigen von Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB) wurden die Sachverständigen umfangreich befasst. Im angefochtenen Bescheid ist die BMK auf die Vorbringen der nunmehrigen bP, auf die von diesen zum Thema Wasser und Hochwasser geforderten Maßnahmen und auch auf die vorgelegten Privatgutachten eingegangen.

Insgesamt ist die BMK zu der Feststellung gelangt, dass *„die im Vorhaben enthaltenen sowie die zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Beweissicherung ... ausreichend“* sind und *„darüber hinaus gehende Maßnahmen nicht erforderlich“* sind (angefochtener Bescheid der BMK vom 06.10.2021, 2021-0.673.324, S 112). Wenn die bP nun abermals eine Vielzahl von Maßnahmen anführen, die ihrer Ansicht nach von der belangten Behörde hätten vorgeschrieben werden sollen (regelmäßige Beweissicherung, Sicherstellung von Ersatzwasser, Erhebungen sämtlicher Drainagen und Kanäle, Ersatzpflicht der Konsenswerberin für etwaige Nachteile im Zusammenhang mit wasserbautechnischen Maßnahmen), ist darauf zu verweisen, dass auch das gegenständliche Beschwerdeverfahren, in dem sich die Sachverständigen für die Fachbereiche Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Geologie und Hydrogeologie mit den Beschwerdevorbringen und insbesondere auch mit den gutachterlichen Ausführungen der mjp Ziviltechniker GmbH und mit denjenigen von Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB detailliert auseinandergesetzt haben, keinen zusätzlichen, über die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und die im angefochtenen Bescheid und in der gegenständlichen Entscheidung getroffenen Vorschriften hinausgehenden diesbezüglichen Bedarf ergeben hat.

Betreffend die Einwendungen von Privatpersonen, die größtenteils ihre Vorbringen aus dem UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren und aus dem behördlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren bloß wiederholten, konnte von den Sachverständigen insoweit auf ihre früheren gutachterlichen Ausführungen verwiesen werden.

Roland WEIß (bP102) hat im gegenständlichen Verfahren erstmals Einwendungen erhoben, sich gegen die Positionierung des Rückhaltebeckens 16 ausgesprochen und insbesondere die Notwendigkeit der Rückhaltebecken auf seinen Grundstücken 351, 679, 678, 677, 892, 347/1, EZ 55, KG Freiling, ausgesprochen. Weiters spricht er sich gegen die Überflutung seiner Grundstücke 678 und 347/1 aus. Mit diesem Vorbringen hat sich der Sachverständige für Wasserbau und Oberflächenwässer auseinandergesetzt mit dem Ergebnis, dass die vorgesehenen Becken aus fachlicher Sicht erforderlich sind und sich insgesamt keine

merkliche Hochwasserverschärfung für Liegenschaften des Einschreiters ergibt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 72 f.).

Hinsichtlich des Brunnens P27 auf dem Anwesen Brummeier, bei dem (wie auch schon bisher) im Hochwasserfall eine nachhaltige quantitative Beeinträchtigung durch trübstoffführende oder allenfalls schadstoffführende Oberflächenwässer nicht ausgeschlossen werden kann, wurde eine technische Sicherungsmaßnahme vorgesehen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 40 f.; Auflage 221 der gegenständlichen Entscheidung).

Ein hydrogeologisches Beweisprogramm liegt vor.

Hinsichtlich der von den nunmehrigen bP befürchteten Beeinträchtigungen des Nutz- und Trinkwassers führt die BMK aus, dass *„eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Wassernutzungen ... aus Sicht der Sachverständigen grundsätzlich nicht anzunehmen“* ist (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 112), und verweist auf die von den Sachverständigen vorgeschlagenen und in den Spruch des angefochtenen Bescheides übernommenen Nebenbestimmungen. Für den Fall, dass dennoch die befürchteten Schäden entgegen den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eintreten sollten, verweist die BMK zutreffend darauf, dass diese Fragen dann zivilrechtlich zu klären wären.

Sämtliche vom Vorhaben betroffenen Einbauten wurden von der Konsenswerberin erhoben (vgl. Technischer Bericht; LIMA-EB-1010SP-00-0001-F00 (09/2017)). Eine umfassende Erhebung bzw. Aufnahme sämtlicher bestehender Drainagen und Kanäle ist entgegen den Forderungen der bP nicht erforderlich und entspricht auch nicht dem Stand der Technik. Dies ergibt sich aus den auch diesbezüglich schlüssigen Ausführungen der Sachverständigen (vgl. zuletzt Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 42 f.). Vielmehr reicht es aus, diejenigen Kanäle und Drainagen wiederherzustellen, die vom Projekt berührt werden. Entsprechende Erhebungen, Wiederherstellungen und Dokumentationen sowie Abnahmen unter Einbindung der Betroffenen werden in Auflage 101.) des angefochtenen Bescheides der BMK (Auflage 113. der gegenständlichen Entscheidung) angeordnet.

Am Sportplatz Leonding kommt es zu keiner vorhabensbedingten Verschlechterung der Hochwassersituation, was vom Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowohl im Behördenverfahren als auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren schlüssig und nachvollziehbar bestätigt wurde (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 62 ff.).

Soweit die Gemeinde Oftring in ihrer Beschwerde eine konkrete Betroffenheit der Gemeinde durch eine Erhöhung der Hochwassergefahr geltend macht, ist darauf zu verweisen, dass nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Wasserbautechnik *„eine merkliche*

Verschärfung der Hochwassersituation für die Gemeinde wegen der geeigneten und die technischen Möglichkeiten vollständig nutzenden Kompensationsmaßnahmen aus fachlicher Sicht nicht gegeben ist“ (vgl. den diesbezüglichen Verweis im UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 106). Eine besondere Betroffenheit der beschwerdeführenden Gemeinde Oftring ist diesbezüglich auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren nicht hervorgekommen, und die von der Gemeinde Oftring in ihrer Beschwerde geäußerten Befürchtungen erweisen sich als unbegründet.

Wenn die bP abermals die Nebenbestimmung 105a des UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E ansprechen und verneinen, aus den vorgelegten Projektunterlagen ergebe sich nicht, dass bzw. wie die Vorgaben dieser Nebenbestimmung im Detailprojekt allesamt berücksichtigt wurden, und eine diesbezügliche strukturierte und nachvollziehbare Überprüfung sei nicht vorgenommen worden, übersehen sie, dass der Sachverständige für Wasserbautechnik sich im Behördenverfahren mehrmals mit dieser Frage auseinandergesetzt hat, wobei auch die gutachterlichen Äußerungen der mjp Ziviltechniker GmbH berücksichtigt wurden:

„3.6.4. Auswirkung der Abflussdrosselung auf Hochwasserabfluss / Unterlieger

Die maßgebliche Hochwasserwelle HQ100 des Grundbaches wird entsprechend der Bedingung 105a) des Erkenntnisses des BVwG um die geforderten 4 m³/s gedrosselt.“ (Gutachterliche Stellungnahmen zu den Beilagen - Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (02.08.2021) und mjp Ziviltechniker GmbH. (09.08.2021) vom 25.08.2021, S. 48)

„Die Vorschreibung 105a des BvwG wurde entgegen der Ansicht der Partei vollinhaltlich erfüllt. Das eingereichte Detailprojekt sieht genau jene Hochwasserdämpfung vor, die in der Vorgabe des BVwG verlangt wurde. Zur Abstimmung mit dem geltenden Gefahrenzonenplan ist festzustellen, dass für das Eisenbahnprojekt exakt die gleichen Abflüsse und Rauigkeiten wie für den Gefahrenzonenplan verwendet wurden, sodass die erforderliche Abstimmung zweifelsfrei gegeben ist. Siehe dazu die Ausführungen im Gutachten zum Detailprojekt Pkt 3.1.1 und 4.1 und WRG16.“ (Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 68)

„Dass die richtig zitierte Vorgabe 105a des BVwG im Detailprojekt umgesetzt wurde, ist zu bestätigen und so auch im Gutachten zum Detailverfahren beurteilt worden“. (Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 69)

„Der Retentionsdamm ist erforderlich, um für den verlorengegangenen Retentionsraum einen Ausgleich zu schaffen und es wurde dieser Ausgleich im Rahmen des Eisenbahnprojektes auch vom wasserwirtschaftlichen Planungsorgan ausdrücklich in seiner aktuellen Stellungnahme gefordert. Die Notwendigkeit für eine derartige Kompensation wurde auch im Erkenntnis des BVwG ausdrücklich festgestellt und die diesbezügliche Auflage 105a festgelegt. Das eingereichte Detailprojekt entspricht

dieser Auflage.“ (Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 391).

Damit stellt der wasserbautechnische Sachverständige im Behördenverfahren nicht nur mehrfach unmissverständlich klar, dass die Nebenbestimmung 105a aus inhaltlicher Sicht mit dem von der Konsenswerberin eingereichten Detailprojekt erfüllt wird, sondern er bestätigt auch, dass die vorgelegten Projektunterlagen geeignet und schlüssig sind und nachvollziehbar darstellen, inwiefern die Vorgaben aus dem Grundsatzgenehmigungsverfahren, insbesondere hinsichtlich der Nebenbestimmung 105a, im Detailprojekt berücksichtigt wurden. Wären die Projektunterlagen, wie die bP vermeinen, nicht ausreichend konkret und schlüssig gewesen, dann hätte der Sachverständige nicht feststellen können, dass das Detailprojekt die Nebenbestimmung 105a des UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, vollinhaltlich erfüllt. Angesichts der schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen und der darauf aufbauenden, von der BMK im angefochtenen Bescheid getroffenen Feststellungen kann die Ansicht der bP, dass weder vom Sachverständigen, noch im angefochtenen Bescheid nachvollziehbar geprüft worden sei, ob die entsprechenden Vorgaben im Detailprojekt berücksichtigt wurden, nicht nachvollzogen werden. Insgesamt geht das diesbezügliche Vorbringen, bei dem die bP rein behauptend bleiben, ohne darzulegen, welche weiteren Untersuchungen oder Feststellungen ihrer Ansicht nach erforderlich gewesen wären, ins Leere.

Zu dem von der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. gemachten Vorbringen, dass die Familien R. LEHNER und H. MAYR durch die im angefochtenen Bescheid der BMK bewilligten Ersatzretentionsmaßnahmen am Breitbrunnerbach in ihren subjektiven öffentlichen Rechten verletzt würden und insbesondere eine nach der Verkehrsanschauung übliche bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung der von den Ersatzretentionsmaßnahmen betroffenen Grundstücke direkt und/oder indirekt beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich gemacht würde, was im Bereich der Landwirtschaft zu erheblichen Einkommenseinbußen bis hin zur Substanzvernichtung führen würde, ist darauf hinzuweisen, dass der Sachverständige für Boden und Agrarwesen im Behördenverfahren ausdrücklich festgestellt hat, dass die übliche bestimmungsgemäße Nutzung und Verwertung der landwirtschaftlichen Nutzflächen außerhalb der durch das Projekt beanspruchten Teilflächen auch nach Projektverwirklichung keinesfalls ausgeschlossen ist (vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 393; siehe auch Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 82).

Hinsichtlich des Beschwerdevorbringens betreffend die erschwerte Zufahrt zum Grundstück Nr. 1632 (Familie R. LEHNER) ist auf die Ausführungen des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter im Behördenverfahren zu verweisen, der ausgeführt hat, dass *„eine Zufahrt auf das Grundstück Nr. 1632 ... an dessen*

nördlicher Grenze vom Wirtschaftsweg W33 herzustellen“ ist. „Dort weist der begleitende Hochwasserschutzdamm entlang des Weges nur eine geringe Höhe auf – eine Überfahrt / Abfahrt auf das Grundstück kann problemlos hergestellt werden. Das Grundstück Nr. 1633 sollte nicht genutzt bzw. befahren werden aufgrund seines Schutzstatus“ (Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 394). Im ergänzenden Gutachten vom 07.07.2021 „Einwendungen nach der Verhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitenbrunnerbach 2021 FRAGENBEREICH 4 (FB 4)“ hat der Sachverständige für Boden und Agrarwesen auf S. 136 bestätigt, dass „beim Gst.Nr. 1632 ... entlang der gesamten nordwestlichen Grundgrenze bis zum Bach (Holzabfuhr) ein direkter Anschluss an das Güterwegnetz“ verbleibt. Dies wurde im gegenständlichen Beschwerdeverfahren bestätigt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 76). Es ist daher davon auszugehen, dass das Grundstück Nr. 1632 weiterhin erreichbar bleibt.

Zu der ebenfalls vorgebrachten Betroffenheit der Familie H. MAYR infolge des Fehlens einer Zufahrt zum Grundstück Nr. 1670/1 ist darauf zu verweisen, dass - wie in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. auch eingeräumt wird – der Sachverständige für Boden und Agrarwesen zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des genannten Grundstücks einen Auflagenvorschlag formuliert hat, der als Auflage 69.^{B)} in den angefochtenen Bescheid der BMK aufgenommen wurde („Da aus den vorliegenden Projektunterlagen hervorgeht, dass im Projekt nur eine unzureichende Ersatzaufschließung zu Gst.Nr. 1670/1 KG Neubau im Bereich der nordwestlichen Ecke des Grundstücks geplant ist, ist eine zusätzliche Ersatzaufschließung möglichst vom geplanten Damm in einer Qualität zu errichten, dass über diese Zufahrt mit üblichen Gliederzügen problemlos auf das Feld zugefahren werden kann. In die Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.“; vgl. Auflage 69. der gegenständlichen Entscheidung).

Wenn in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. in weiterer Folge vorgebracht wird, dass eine Abfahrt vom Damm technisch nicht machbar sei, ist auf die Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen im Beschwerdeverfahren zu verweisen, der abermals auf die soeben zitierte zwingende Auflage 69.^{B)} des UVP-Detailgenehmigungsbescheides der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, und darauf hingewiesen hat (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 75, 80 sowie Beilage 12 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung (Präsentation Dipl.-Ing. Anton JÄGER) S. 8), dass die betroffenen Grundeigentümer in die Planung einzubinden sind.

Schon im Gutachten vom 07.07.2021 „Einwendungen nach der Verhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitenbrunnerbach 2021 FRAGENBEREICH 4 (FB 4)“ (S. 136) hat der Sachverständige für Boden und Agrarwesen festgestellt, dass die von den bP selbst zitierte zusätzliche zwingende Vorschreibung in Kombination mit der bereits im

Grundsatzgenehmigungsbescheid seitens der Behörde erlassenen zwingenden Vorschreibung, dass projektbedingte Ersatzzufahrten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen qualitativ zumindest dem Zustand entsprechen müssen, der bei der verloren gegangenen Zufahrt gegeben war, ausreicht, um das Problem im Sinne der Grundeigentümer zu lösen. Dass die Errichtung einer adäquaten, für eine wirtschaftliche Bearbeitung des Grundstückes erforderliche Zufahrt zu Grundstück Nr. 1670/1, KG 45307 grundsätzlich möglich ist, steht nach dem Ergebnis des Behördenverfahrens fest (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 174 f.). Den das Gegenteil behauptenden, unsubstantiierten Beschwerdebehauptungen ist nicht zu folgen.

Bereits im Behördenverfahren hat die Familie J. LEHNER vorgebracht, dass sich zukünftige Hochwassersituationen überproportional nachteilig auf sie auswirken würden, und zwar insbesondere dadurch, dass unterhalb des geplanten Rückhaltebeckens Breitbrunn nicht nur die Wassermengen des Breitbrunnerbachs weiter fließen würden, sondern nachfolgend zusätzliche Gewässer/Zubringer, welche nördlich bzw seitlich von Kirchberg-Thening kommen würden (konkret der Theningerbach mit seinem gesamten Einzugsgebiet und der Bücherbach mit seinem gesamten Einzugsgebiet), oberhalb der geplanten Spiegelabsenkungen im Bereich des Flughafens entlang der Flughafenstraße zusätzlich in den Breitbrunnerbach/Grundbach aufschlagen würden. Die im Bereich des Flughafens entlang der Flughafenstraße aufgrund der geplanten Spiegelabsenkungen verlorene Retention und die dort geplanten Abflusertüchtigungen des Gewässers würden sich nach Ansicht der Familie J. LEHNER somit bei zukünftigen Hochwassersituationen überproportional nachteilig für sie auswirken. Auch der sog. Zeilmayrgraben, der im Hochwasserfall zusätzliche Wassermassen in den Grundbach einspeise, sei nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Mit diesem Vorbringen, das in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. bloß wiederholt wird, hat sich die BMK umfassend auseinandergesetzt, wobei die von den bP vorgelegten, aus wasserbautechnischer und geologischer Sicht relevanten Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen einschließlich der gutachterlichen Äußerungen von Dipl.-Ing. GUNZ und der mjp Ziviltechniker GmbH berücksichtigt wurden. Im Ergebnis vermochten diese privatgutachterlichen Äußerungen jedoch die umfassenden und schlüssigen Ausführungen der von der belangten Behörde beigezogenen Sachverständigen nicht zu entkräften, die nachvollziehbar zum Ergebnis kamen, dass im Bereich der Familie J. LEHNER keine Verschlechterung der Hochwassersituation zu befürchten bzw. zu erwarten ist. Die behördlichen Sachverständigen konnten auch nachvollziehbar darstellen, dass eine ordnungsgemäße Berechnung und eine ausreichende Berücksichtigung der Zubringer erfolgt ist und die vorgenommene Abflussmodellierung geeignet ist, um eine Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zu ermöglichen. Der behördliche Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

hielt zu alledem in der Behördenverhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitbrunnerbach am 14.01.2021 fest:

„Das Berechnungsmodell berücksichtigt bereits alle Zubringer, auch wenn diese nicht explizit als Gerinne in den Unterlagen dargestellt sind und auch die angesprochenen, aus Sicht des Beschwerdeführers „vernachlässigten“ Zubringer Zeilmayrgraben und Lagerhausunterführung wurden im hydrographischen Modell des Gefahrenzonenplanes mit einem Zufluss von $3,5\text{m}^3/\text{s}$ oberhalb Anwesen Dorn berücksichtigt.

Der Retentionsraumverlust ergibt sich in der numerischen 2D- Berechnung aus einem Vergleich der Wasserspiegellagen Bestand /Projekt und enthält sowohl die Verluste durch Einbauten wie Trassenverbreiterung oder Becken im Abflussbereich wie auch die Verluste an fließender Retention bei Absenkung der Spiegellinien. Der Retentionsraumverlust tritt Großteiles gerinneaufwärts des Anwesens Dorn auf zt aber auch unterstrom. Da der gesamte Retentionsraumverlust durch die Retention Breitbrunn-mengenmäßig sogar leicht überkompensierend mit 38.000 m^3 gegen 35.000 m^3 - oberstrom des Anwesens Dorn ausgeglichen wird, ergibt sich bzgl Retention tatsächlich sogar ein gering günstigeres Bild als in den Plänen ausgewiesen. Die ausgewiesenen Spiegeländerungen beruhen auf der 2D-Stationärberechnung im Vergleich Bestand und Projekt zu Folge von geänderten Abflussquerschnitten, Durchlässen, Gerinneeintiefungen. Solange der in Breitbrunn bereitgestellte Ersatzretentionsraum noch nicht vollständig durch nachfolgende verteilte Retentionsraumverluste aufgebraucht ist, sind die tatsächlichen Spiegellagen – Projekt etwas tiefer bzw die Aufspiegelung geringer als in den Plänen ausgewiesen wurde. Es ist somit kein Widerspruch, dass bei diesem Vergleich von Stationärberchnungen sowohl im Bereich Ortschaft Breitbrunn als auch im Bereich Dorn Spiegeländerungen von lediglich +/- 1cm auftreten, obwohl dazwischen ein Retentionsraumverlust durch Spiegelabsenkung im Bereich Leit/Flughafen auftritt.“ (siehe Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer vom 14.01.2021, S. 7)

Insgesamt zeigt sich daher, dass keine Verschärfung der Hochwassersituation für die Familie J. LEHNER erfolgt (siehe dazu auch die Stellungnahme des Sachverständigen in der Verhandlungsschrift der mündlichen Verhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitbrunnerbach am 14.01.2021, S. 20, wo der Sachverständige dargelegt hat, dass die zum Retentionsraum vorliegenden Unterlagen vollständig und ausreichend sind, um zu belegen, dass die Familie J. LEHNER durch die geplanten Retentionsmaßnahmen nicht nachteilig berührt wird). Die Berücksichtigung von Zubringern erfolgte ausreichend und die Berechnungen sowie Modellierungen waren ordnungsgemäß und zur Beurteilung geeignet. Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren wurde dies abermals bestätigt (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 59 u.a.).

Mit den noch vor der mündlichen Beschwerdeverhandlung erstatteten, ihre Fachbereiche betreffenden Vorbringen der bP haben sich die Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer sowie für Geologie und Hydrogeologie in der mündlichen Beschwerdeverhandlung detailliert auseinandergesetzt (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 47 ff. und 59 ff.) und konnten alle aufgeworfenen Fragen zufriedenstellend beantworten, wobei die Sachverständigen, soweit diese Vorbringen bereits

in den eingebrachten Beschwerden enthalten waren, auf ihre schriftlich erstatteten Gutachten verweisen konnten und die dortigen Ausführungen näher erläuterten.

Die in der mündlichen Beschwerdeverhandlung von bP angesprochenen Hangwasserhinweiskarten des Landes Oberösterreich kommen nur dort zum Einsatz, wo keine eigenen, exakteren Modellierungen vorliegen, was beim gegenständlichen Projekt jedoch schon deshalb der Fall war, weil die Hangwasserhinweiskarten des Landes Oberösterreich zum Zeitpunkt der Projektierung noch gar nicht vorlagen und die Konsenswerberin daher eigene Modellierungen durchgeführt hat, die Bestandteil des Einreichoperates sind und eingesehen werden können. Dies konnte in der mündlichen Verhandlung klargestellt werden (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 57).

2.3.11 Zu den Nebenbestimmungen aus dem UVP-Grundsatzgenehmigungs- und dem UVP-Detailgenehmigungsverfahren:

Sowohl die UVP-Grundsatzgenehmigung (Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 01.03.2018, Zl. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, idF. BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E) als auch die UVP-Detailgenehmigung (Bescheid der BMK vom 06.10.2021, Geschäftszahl: 2021-0.673.324) enthält zahlreiche Nebenbestimmungen. Die Zulässigkeit und ausreichende Bestimmtheit dieser Nebenbestimmungen wird in den Beschwerden (abermals) in Frage gestellt. Aufbauend auf der (abermaligen) Kritik an den Nebenbestimmungen wird (abermals) die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Abrede gestellt.

Im Interesse der Nachvollziehbarkeit werden im Spruch der gegenständlichen Entscheidung die von der Konsenswerberin einzuhaltenden Nebenbestimmungen vollständig wiedergegeben, wobei die im Beschwerdeverfahren von den Sachverständigen vorgeschlagenen zusätzlichen bzw. geänderten Nebenbestimmungen berücksichtigt und allfällige Grammatik-, Orthographie- und Verweisfehler bereinigt wurden.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurden sämtliche für das gegenständliche Vorhaben geltenden Auflagen aufgrund von UVP-Grundsatzgenehmigung und UVP-Detailgenehmigung zusammengefasst und fortlaufend nummeriert, sodass dem Spruch der gegenständlichen Entscheidung ein vollständiger Auflagenkatalog zu entnehmen ist. Da der Auflagenkatalog des Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St bereits klar und übersichtlich ist, wurden im Spruch der gegenständlichen Entscheidung diesbezüglich nur die im Beschwerdeverfahren vorgenommenen Änderungen angeführt.

Der Aufbau des Auflagenkataloges orientiert sich am Aufbau des Bescheides der BMK vom 06.10.2021, GZ: 2021-0.673.324, betreffend die Detailgenehmigung des gegenständlichen Vorhabens, Punkt IV. Nebenbestimmungen.

2.3.11.1 Zur Bauphase:

2.3.11.1.1 Zu den Allgemeinen Vorschriften der Bauphase (Auflage 1. - 3.):

Die **Auflage 1.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung A.) geführt) wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, GZ: W248 2194564-1/172E, betreffend die Grundsatzgenehmigung des gegenständlichen Vorhabens übernommen.

Die **Auflage 2.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung B.) geführt) entstammt dem Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018, GZ: BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, betreffend die Grundsatzgenehmigung des gegenständlichen Vorhabens und wurde aufgrund der Ausführungen der Sachverständigen für Straßenbau und Straßenverkehrswesen sowie der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung im Beschwerdeverfahren vom 16.03.2023 bis zum 20.03.2023 wie folgt abgeändert: „Detailplanung“ wurde ersetzt durch „Ausführungsplanung“ (siehe Verhandlungsschrift S. 65-66).

Die **Auflage 3.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung C.) geführt) entstammt dem Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018, GZ: BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, betreffend die Grundsatzgenehmigung des gegenständlichen Vorhabens und wurde unverändert übernommen.

2.3.11.1.2 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft in der Bauphase (Auflagen 4. - 14.):

Die **Auflagen 4.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 1.) geführt), **7.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 4.) geführt) und **11.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 8.) geführt), wurden vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018, übernommen und hinsichtlich der aktuellen Rechtsgrundlagen ergänzt. Statt „Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011“ wurde „Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023“ eingefügt. Diesbezüglich wird auf die Angaben der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung verwiesen, wonach der zuständige Sachbearbeiter anführte, dass er die zum Bescheidzeitpunkt aktuellen Rechtsnormen heranziehen habe

wollen (siehe Verhandlungsschrift S. 105). Die **Auflage 8.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 5.) geführt), wurde ebenfalls mit der aktuellen Fassung der verwendeten Rechtsnorm bereinigt.

Die **Auflagen 5.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 2.) geführt), **6.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 3.) geführt), **9.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 6.) geführt), **10.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 7.) geführt), **12.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 9.) geführt) und **13.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 10.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 14.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 10a.) geführt) wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen.

2.3.11.1.3 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen in der Bauphase (Auflagen 15. - 23.):

Die **Auflagen 15.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 11.) geführt), **16.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 12.) geführt), **18.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 14.) geführt) und **19.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 15.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 17.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen 13.), 18a*), 18b*) und 43a) geführt), wurde neu formuliert und die teilweise inhaltsgleichen Nebenbestimmungen 13.), 18a*), 18b*) und 43a) zu einer Auflage verbunden. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde die beispielhafte Aufzählung der erschütterungsrelevanten bzw. erschütterungsintensiven Bauarbeiten aus der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 21.01.2022 übernommen (siehe S. 20). Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen 13.) und 18a*) geführten Auflagen enthielten die Bestimmung, dass erschütterungsintensive Bauarbeiten nur an Werktagen untertags von 06:00 bis 19:00 durchgeführt werden dürften. Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen 13.), 18b*) und 43a.) geführten Auflagen enthielten teilweise idente Bestimmungen betreffend die Modalitäten der Verständigung der betroffenen Bevölkerung im Falle von Abweichungen der Baustellenarbeitszeiten, sodass die aus dem Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 13.), 18a*), 18b*) und 43a) geführten Auflagen unter der neuen **Auflage 17.** neu formuliert und zusammengefasst wurden.

Die **Auflagen 20.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 18c*) geführt), **21.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 18d*) geführt), **22.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 18e*) geführt) und **23.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 18f*) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Zum Entfall der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **17.)** und **18.)** geführten Auflagen wird auf das Gutachten vom 16.06.2020 verwiesen, wonach festgehalten wurde, dass die Auflagen 17.) und 18.) mangels Einbau von Unterschottermatten (USM) entfallen könnten (siehe Gutachten vom 16.06.2020 S. 45).

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **18a*)** und **18b*)** geführten Auflagen wurden in die **Auflage 17.** eingefügt und konnten daher entfallen.

2.3.11.1.4 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie in der Bauphase (Auflagen 24. - 28.):

Die **Auflagen 24.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 24.) geführt), **25.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 25.) geführt), **26.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 26.) geführt), **27.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 27.) geführt) und **28.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 28.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.1.5 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser in der Bauphase (Auflagen 29. - 42.):

Der Absatz vor der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen 29.) geführten Auflage wurde aufgrund der Angaben der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung abgeändert und „Detailplanung“ durch „Bauausführungsplanung“ ersetzt (siehe Verhandlungsschrift S. 105).

Die **Auflagen 29.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 29.) geführt), **30.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 29a.) geführt), **33.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 31a.) geführt), **39.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36a.) geführt), **40.** (im Bescheid der BMK vom

06.10.2021 als Nebenbestimmung 39a.) geführt) und **41.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 39c.) geführt) wurden unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen.

Die **Auflage 32.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 31.) geführt), wurde mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 geändert. Diese Änderungen wurden allerdings irrtümlich nicht in den Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen (siehe Verhandlungsschrift S. 105). Die Auflage 32. wurde daher gemäß den Änderungen im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 in den Auflagenkatalog übernommen.

Die **Auflagen 31.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 30.) geführt), **34.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 32.) geführt), **35.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 33.) geführt) und **36.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 33a.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflagen 37.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 35.) geführt) und **38.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36.) geführt) wurden vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und aufgrund der Angaben der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung abgeändert und „Detailplanung“ durch „Bauausführungsplanung“ ersetzt (siehe Verhandlungsschrift S. 105).

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **38.)** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **30.) im Punkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** geführten Auflage ident und konnte daher entfallen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **39d*)** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **39c*)** geführten Auflage, nunmehr **Auflage 41.**, ident und konnte daher entfallen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **39.), 39b.)** und **39e*)** geführten Auflagen wurden zur besseren Übersichtlichkeit zum Punkt Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen verschoben.

Die **Auflage 42.** wurde bereits im Gutachten vom 16.06.2020 vom Sachverständigen für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser empfohlen (siehe S. 114). In der mündlichen Verhandlung wurde seitens des Sachverständigen vorgeschlagen, die Maßnahme als zwingende Maßnahme umzuformulieren (siehe Verhandlungsschrift S 62). Diesem

Vorschlag ist das Bundesverwaltungsgericht gefolgt, sodass diese Auflage in den Auflagenkatalog als zwingende Auflage eingefügt wurde.

2.3.11.1.6 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin in der Bauphase (Auflagen 43. - 59.):

Die **Auflagen 43.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 41.) geführt), **44.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 42.) geführt), **46.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43b.) geführt), **47.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43c.) geführt), **48.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43d.) geführt), **49.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43e.) geführt), **50.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43e.a.) geführt), **51.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43e.b.) geführt), **52.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 44.) geführt), **53.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 45.) geführt), **54.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 45a.) geführt), **55.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 46.) geführt), **56.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 47.) geführt), **57.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 48.) geführt), **58.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 49.) geführt) und **59.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 51.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 45.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43a.) geführt), wurde vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen. Der zweite Satz konnte gestrichen werden, da dieser mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 13) geführten Auflage ident war. Der Absatz betreffend die Modalitäten der Verständigung der betroffenen Bevölkerung im Falle von Abweichungen der Baustellenarbeitszeiten wurde in die neue Auflage 17. eingefügt.

2.3.11.1.7 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima in der Bauphase (Auflagen 60. - 61.):

Die **Auflagen 60.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 52.) geführt) und **61.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 53.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **54.)** geführte Auflage aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 43a.) geführten Auflage ident und konnte daher entfallen.

2.3.11.1.8 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr) in der Bauphase (Auflagen 62. - 66.):

Die **Auflagen 62.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 61.) geführt), **63.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 62.) geführt), **64.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 63.) geführt) und **65.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 64.) geführt) wurden vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und hinsichtlich der aktuellen Bezeichnung des zuständigen Bundesministeriums ergänzt. Statt „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ wurde „Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)“ eingefügt.

Die **Auflage 66.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 65.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.1.9 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Boden, Agrarwesen in der Bauphase (Auflagen 67. - 85.):

Die **Auflagen 67.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 67.) geführt) und **68.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 68.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen. Die notwendige Bereinigung der Behördenbezeichnung wurde bereits im UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, vorgenommen.

Die **Auflage 69.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 69.B) geführt), wurde unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für das Fachgebiet Boden, Agrarwesen (siehe Bescheid S. 24 und 174).

Die **Auflage 70.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 70.*) geführt), ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für das Fachgebiet Boden, Agrarwesen im Gutachten vom 30.11.2020 Teil 3 (siehe S. 435). Im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 wurde

diese formulierte Auflage ohne den Zusatz „von der Westbahnstraße“ übernommen und diesbezüglich vom zuständigen Sachbearbeiter der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass es sich um einen Kopierfehler handle (siehe Verhandlungsschrift S. 69). Die Auflage wurde daher mit dem Zusatz „von der Westbahnstraße“ gemäß der formulierten Auflage des Sachverständigen ergänzt.

Die **Auflagen 71.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 135b**) geführt) und **72.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 135c**) wurden zur besseren Übersichtlichkeit sowie aus ablauflogischen Gründen vom Punkt Betriebsphase zum Punkt Bauphase verschoben. Diese Auflagen wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergeben sich aus den formulierten Auftragsvorschlägen aus dem Gutachten vom 30.11.2020 Teil 1 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflagen 73.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36a*) geführt), **74.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36b*) geführt), **75.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36c*) geführt), **76.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36d*) geführt), **77.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36f*) geführt), **78.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36g*) geführt), **79.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36h*) geführt) und **80.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 36i*) wurden zur besseren Übersichtlichkeit sowie aus Gründen der Ablauflogik vom Punkt Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen zum Punkt Bauphase verschoben. Diese Auflagen wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergeben sich aus den formulierten Auftragsvorschlägen aus dem Gutachten vom 30.11.2020 Teil 3 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflagen 81., 82., 83., 84.** und **85.** wurden als neue Auflagen eingefügt. Die Auflagen 81., 82., 83. und 84. ergeben sich aus den in der Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 formulierten Auftragsvorschlägen des im Beschwerdeverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für das Fachgebiet Boden, Agrarwesen (siehe S. 86). Betreffend die Auflage 82. konnte der Zusatz „Falls der Wirtschaftsweg W28 nicht auch als Bahn-Bedienweg dienen soll“ entfallen, zumal der Sachverständige für Eisenbahnwesen/ Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung bestätigte, dass der in der Auflage angeführte Teil des Wirtschaftsweges W28 nicht für Eisenbahnzwecke benötigt werde (siehe Verhandlungsschrift S. 34). Die Auflage 85. ergibt sich aus einem vom Sachverständigen für das Fachgebiet Boden, Agrarwesen formulierten Auftragsvorschlag aus der mündlichen Verhandlung (siehe Verhandlungsschrift S. 77).

2.3.11.1.10 Zu den Vorschriftenen aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschl. Gewässerökologie in der Bauphase (Auflagen 86. – 109.):

Der Absatz vor den im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen 71.) ff. geführten Auflagen konnte entfallen, da sich dieser auf das Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung bezog.

Die **Auflage 86.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 71.) geführt), wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und mit der im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, als Nebenbestimmung 2.7. geführten Auflage ergänzt, zumal diese Nebenbestimmung aus dem Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021 die Nebenbestimmung 71.) aus dem Bescheid der BMK vom 06.10.2021, ausdrücklich präziserte. Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 71.) geführten Auflage wurde daher mit der im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, als Nebenbestimmung 2.7. geführten Auflage in der neu formulierten Auflage 86. zusammengefasst.

Zum Entfall der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **72.), 73.)a), 73.)b), 73.)c), 73.)d.), 73.)h.)** und **74.)** geführten Auflagen wird festgehalten, dass sich diese Auflagen explizit auf Vorgaben für das naturschutzbehördliche Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung bezogen. Da dieses Verfahren mit Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, beendet wurde, war eine weitere Vorschreibung dieser Auflagen nicht erforderlich.

Im Gegensatz zu den im vorherigen Absatz angeführten Auflagen handelt es sich bei den **Auflagen 87.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 73)e.) geführt), **88.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 73)f.) geführt) und **89.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 73)g.) geführt) um Auflagen, die sich nicht ausschließlich auf das naturschutzbehördliche Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung beziehen, sondern um fortdauernde Auflagen, die sich auf den Zeitraum der Bauphase erstrecken. Zur Auflage 88. wird zusätzlich auf die Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie einschl. Gewässerökologie in der mündlichen Verhandlung verwiesen, wonach diese Auflage zwingend zu beachten sei (siehe Verhandlungsschrift S. 104). Die Auflagen 87, 88. und 89. wurden unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E übernommen.

Die **Auflagen 90.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 75.) geführt), **94.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 80.) geführt), **96.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 82.) geführt), **102.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 88.) geführt), **104.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 90.) geführt), **107.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 94.) geführt) und **108.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 95.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflagen 91.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 76.) geführt), **95.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 81.) geführt), **98.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 84.) geführt), **99.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 85.) geführt), **100.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 86.) geführt), **101.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 86a.) geführt), **103.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 89.) geführt), **106.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 93.) geführt) und **109.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 97.) geführt) wurden unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E übernommen.

Die **Auflage 92.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 77.) geführt), wurde vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E übernommen und hinsichtlich der aktuellen Bezeichnung des zuständigen Bundesministeriums ergänzt. Es wurde daher statt „[...] die Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) anzuwenden.“ der Passus „[...] die Bodenkultivierungsrichtlinie, abrufbar auf der Homepage des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML) anzuwenden.“ eingefügt.

Der erste Teil der **Auflage 93.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 78.) geführt) wurde vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen. Der zweite Teil („*Ein Pflegekonzept ist im Zuge der Detailplanung auszuarbeiten, den Genehmigungsbehörden auf Verlangen vorzulegen und der ausführenden Firma zu übergeben*“) bezog sich auf das Detailgenehmigungsverfahren, sodass dieser Teil der Auflage entfallen konnte.

Die **Auflage 97.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 83.) geführt) wurde vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und aufgrund der Angaben der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung abgeändert und „Detailplanung“ durch „Ausführungsplanung“ ersetzt (siehe Verhandlungsschrift S. 105).

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **87.)** und **98.)** geführten Auflagen bezogen sich auf das wasserrechtliche Detailgenehmigungsverfahren und konnten demnach entfallen.

Der zweite Teil der **Auflage 105.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 92.) geführt) wurde vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen. Der erste Teil („Die technische Ausführung der Rückhaldedämme ist zum Zeitpunkt der Prüfung des Fachgutachters noch unklar und ist diese im Zuge des wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahrens entsprechend zu konkretisieren“) bezog sich auf das wasserrechtliche Detailgenehmigungsverfahren, sodass dieser Teil der Auflage entfallen konnte.

2.3.11.1.11 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter in der Bauphase (Auflagen 110. – 112.):

Die **Auflage 110.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 99.) geführt), wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 111.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106q*) geführt), stammt aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter und wurde gemäß seinen vorgeschlagenen Änderungen in der mündlichen Beschwerdeverhandlung adaptiert (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, Beilage 20). Die im Auflagenvorschlag des Sachverständigen enthaltenen Busch- bzw. Baumgruppen sind auf Eigengrund der ÖBB verwirklichtbar, und die Maßnahmen bzw. der Vorschlag der Änderung wurde bereits in der mündlichen Beschwerdeverhandlung mit der Konsenswerberin und den betroffenen Planern abgestimmt (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 92 f.). Nachdem die weiteren Ausführungen in der ursprünglichen Vorschrift 106q* lediglich Erläuterungen sind, die bereits im landschaftsgestalterischen Gesamtkonzept enthalten sind, können diese Erläuterungen entfallen.

Die **Auflage 112.** wurde neu eingefügt und ergibt sich ebenfalls aus dem formulierten Auflagenvorschlag des bestellten Sachverständigen für Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter in der mündlichen Verhandlung (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, Beilage 20).

2.3.11.1.12 Zu den Vorschriftenen aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der Bauphase (Auflagen 113. – 135.):

Die **Auflagen 113.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 101.) geführt), **114.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 102.) geführt), **115.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 103.) geführt), **117.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 105.) geführt) und **124.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 116.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 104.) geführt) wurde vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und aufgrund der Angaben der belangten Behörde, des Sachverständigen für die Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie des Sachverständigen für die Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie in der mündlichen Verhandlung abgeändert und „Detailplanung“ durch „Bauausführung“ ersetzt (siehe Verhandlungsschrift S. 51, 60 und 105).

Die **Auflagen 118., 119.** und **120.** wurden bereits im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung vom Sachverständigen für die Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer formuliert, jedoch irrtümlich nicht in den Bescheid übernommen. Diese vergessenen Auflagen wurden daher vom Sachverständigen im Beschwerdeverfahren erneut als zwingende Auflagen formuliert (siehe Gutachterliche Zusammenfassung vom 17.01.2023. S. 73). Die Auflage 119. wurde aufgrund eines entsprechenden Vorschlages des Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer in der mündlichen Beschwerdeverhandlung (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 46) um eine Vorschrift betreffend den Bahngraben (Versickerungsmulde) nördlich des Streckengleises der provisorischen Haltestelle Leonding ergänzt.

Die **Auflagen 121.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 105bB) geführt), **122.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 105cB) geführt), und **123.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 105dB) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 30.11.2020 Teil 3 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflagen 125.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106a*) geführt), **126.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106b*), **127.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106c*), **128.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106d*) und **129.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106e*) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der

BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen. Zum Vorhalt, dass die **Auflage 128.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106d*) geführt) zu allgemein formuliert sei, wird auf die Angaben des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung verwiesen, welcher feststellte, dass aufgrund der Vorschriften aus fachlicher Sicht sichergestellt sei, dass es zu keinen merklichen nachteiligen Vernässungen am Grundstücksrand aufgrund des Projektes komme (siehe Verhandlungsschrift S. 56).

Die **Auflagen 130.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106f**) geführt), **131.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106g**) geführt), **132.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106h**) geführt) und **133.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106i**) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 07.07.2021 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflage 134.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106j**) geführt), wurde unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflage ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 25.08.2021 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflage 135.** wurde als neue Auflagen eingefügt und ergibt sich aus einem vom im Beschwerdeverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für die Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer formulierten Auflagenvorschlag aus der Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 (siehe S. 73).

2.3.11.1.13 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Straßenbau und Straßenverkehrswesen in der Bauphase (Auflagen 136. – 143.):

Die **Auflagen 136.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106k*) geführt) und **137.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106p*) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflagen 138.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106m**) geführt) und **139.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106n**) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom

30.11.2020 Teil 1 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflage 140.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106p**) geführt) wurde unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 30.11.2020 Teil 3 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **106o**.)** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 106n**) geführten Auflage, nunmehr Auflage 139., ident und konnte daher entfallen.

Die **Auflagen 141., 142., und 143.** wurden als neue Auflagen eingefügt und ergeben sich aus von der im Beschwerdeverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für die Fachgebiete Straßenbau und Straßenverkehrswesen formulierten Auflagenvorschlägen aus der Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 (siehe S. 35-36). Alternativ zu der von der Sachverständigen für Straßenverkehr vorgeschlagenen Auflage betreffend die Kreuzung Feldbruck kann der Zweck dieser Auflage (Gewährleistung der erforderlichen Sichtweiten) auch dadurch erreicht werden, dass dem Grundeigentümer iSd. § 91 StVO von der Straßenverkehrsbehörde aufgetragen wird, den die Sichtweiten (schon bisher) unzulässig beeinträchtigenden Bewuchs zu entfernen. Die Sachverständige hat in der mündlichen Verhandlung ausdrücklich bekräftigt, dass aus ihrer Sicht im Zuge der Neugestaltung der Kreuzung auf jeden Fall dafür zu sorgen wäre, dass die Sichtweiten eingehalten werden können (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 67). Betreffend die Kreuzung Gerstmayerstraße wurde von der Sachverständigen in der Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 (siehe S. 35) eine Auflage formuliert, die jedoch aufgrund der Diskussion in der mündlichen Verhandlung nicht in den Auflagenkatalog aufgenommen wurde (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 68).

2.3.11.2 Zur Betriebsphase:

2.3.11.2.1 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft in der Betriebsphase (Auflagen 144. - 146.):

Die **Auflagen 144.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 107.) geführt), **145.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 108.) geführt) und **146.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 109.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.2.2 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen in der Betriebsphase (Auflagen 147. - 150.):

Die **Auflagen 147.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 110.) geführt), **148.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 111.) geführt), **149.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 112.) geführt) und **150.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 113.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.2.3 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie einschl. Grundwasser in der Betriebsphase (Auflagen 151. - 152.):

Die **Auflagen 151.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 116.) geführt) und **152.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 117.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.2.4 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin in der Betriebsphase (Auflagen 153. - 159.):

Die **Auflage 153.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 123.) geführt), wurde vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und dahingehend abgeändert, dass „ist dieses Objekt“ durch „ist die künftig nicht mehr gegebene Wohnnutzung“ ersetzt wurde. Diesbezüglich wird auf den UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 154-155 verwiesen, wo die offenkundig vergessene Änderung der Auflage ausführlich begründet wurde.

Die **Auflagen 154.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126a.) geführt), **155.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126b.) geführt), **156.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126c.) geführt) und **157.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126d.) geführt) wurden vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen und aufgrund der Angaben des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung dahingehend abgeändert, dass „mittlere Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrt“ durch „mittlere Maximalpegel der lautesten Zuggattung“ ersetzt wurde (siehe Verhandlungsschrift S. 20, 26-27). Dies wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin ebenfalls bestätigt (siehe Verhandlungsschrift S. 88).

Die **Auflage 158.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126e.) geführt) wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen.

Die **Auflage 159.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126f*.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

2.3.11.2.5 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Lärmschutz in der Betriebsphase (Auflagen 160. - 163.):

Die **Auflage 160.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126**.) geführt), stammt ursprünglich aus dem Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 (Auflage 126) und wurde mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E abgeändert. Diese Änderungen wurden irrtümlich nicht in den Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen, sodass die Auflage gemäß den Änderungen im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 in den Auflagenkatalog aufgenommen wurde.

Die **Auflage 161.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 126g*) geführt), wurde vom UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, übernommen und aufgrund der Angaben des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung dahingehend abgeändert, dass „mittlere Spitzenpegel der lautesten Zuggattung“ durch „mittlere Maximalpegel der lautesten Zuggattung“ ersetzt wurde (siehe Verhandlungsschrift S. 20, 26-27). Weiters wurden die Nebenbestimmungen, auf die in der Auflage verwiesen wurde, mit den neuen Nummerierungen angepasst. Diese Auflage ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflagen 162.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) geführt), **162.a.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) a. geführt), **162.b.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) b. geführt), **162.c.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) c. geführt), **162.d.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) d. geführt), und **163.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 131.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **127.) e.** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) d. geführten Auflage, nunmehr Auflage 162. d., ident und konnte daher entfallen.

Die Auflage 162.e. (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) f. geführt) wurde vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und aufgrund der Angaben des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung dahingehend abgeändert, dass „mittlere Spitzenpegel der lautesten Zuggattung“ durch „mittlere Maximalpegel der lautesten Zuggattung“ ersetzt wurde (siehe Verhandlungsschrift S. 20, 26-27).

Die **Auflage 162. f.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) g. geführt), welche sich aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen ergibt, wurde aufgrund eines offenkundigen Kopierfehlers im Bescheid der BMK vom 06.10.2021, mit dem Ende des Satzes „mit den Prognosewerten der Schalleistungspegel LW, A zu vergleichen“ ergänzt. Betreffend die Abänderung der Auflage gegenüber dem UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durch den im UVP-Detailgenehmigungsverfahren bestellten Sachverständigen, durch die eine Verbesserung des Umfangs der Kontrollmaßnahmen bewirkt wird, wird auf seine Angaben in der mündlichen Verhandlung verwiesen (siehe Verhandlungsschrift S. 18).

Die **Auflage 162. g.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) h. geführt), wurde inhaltlich vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und dahingehend angepasst, dass der Verweis auf die Punkte „11), 12) und 13)“ gestrichen wurde, zumal nicht festzustellen war, welche Punkte damit konkret gemeint waren.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **128.)** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) f. geführten Auflage, nunmehr Auflage 162. e., ident und konnte daher entfallen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **129.), 131a*)** und **131b*)** geführten Auflagen waren mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) g. geführten Auflage, nunmehr Auflage 162. f., ident und konnten daher entfallen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **130.)** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 127.) h. geführten Auflage, nunmehr Auflage 162. g., ident und konnte daher entfallen.

2.3.11.2.6 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Luftfahrt (Luftfahrttechnik, Luftverkehr) in der Betriebsphase (Auflagen 164. - 166.):

Die **Auflagen 164.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 132.) geführt), **165.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 133.) geführt) und **166.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 134.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.2.7 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Boden, Agrarwesen in der Betriebsphase (Auflagen 167. - 168.):

Die **Auflagen 167.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 135.) geführt) und **168.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 135a.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Zur **Auflage 168.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 135a.) geführt) wird auf die mündliche Verhandlung verwiesen, wo der Sachverständige für Boden und Agrarwesen ausgeführt hat, dass diese Auflage aus seiner fachlichen Sicht als ausreichend und als erfüllt zu betrachten ist. Es bestehen demnach jedenfalls ausreichend dimensionierte Aufschließungsstraßen zu allen landwirtschaftlichen Nutzflächen. Zusätzlich wurden dort, wo es nach Ansicht des Sachverständigen erforderlich war, Auflagen vorgeschrieben, Verladestandorte zusätzlich zu errichten, wo nicht direkt auf vorbeiführende Güterwege verladen werden kann. Durch neue, die Bahntrasse begleitende Wirtschaftswege werden auch wieder Verbindungswege geschaffen, die speziell bei der Rübenernte erforderliches, Gegenverkehr behinderndes Einbahnfahren weiterhin ermöglichen (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 71 ff., 76).

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmungen **135b**)** und **135c**)** geführten Auflagen wurden zur besseren Übersichtlichkeit zum Punkt Bauphase verschoben und als Auflagen 71. und 72. eingefügt.

2.3.11.2.8 Zu der Vorschrift aus Sicht der Fachgebiete Ökologie einschließlich Gewässerökologie in der Betriebsphase (Auflage 169):

Die **Auflage 169.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 136.) geführt) wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen.

2.3.11.2.9 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der Betriebsphase (Auflagen 170. - 172.):

Die **Auflagen 170.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 137.) geführt) und **172.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 139.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die **Auflage 171.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 138.) geführt) wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen.

Zum Entfall der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **140.)** geführten Auflage aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik wird auf die Gutachterliche Stellungnahme vom 17.01.2023 sowie auf die Ausführungen des im Beschwerdeverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für die Fachgebiete Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung verwiesen, wonach die Vorgaben dieser Auflage für das Detailgenehmigungsverfahren vollinhaltlich erfüllt wurden, sodass die Auflage entfallen konnte (siehe Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023 S. 19, Verhandlungsschrift S. 18).

2.3.11.3 Zu Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen:

2.3.11.3.1 Zu der Vorschrift aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft (Auflage 173.):

Die **Auflage 173.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 1.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.3.2 Zu den Vorschriften aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen (Auflagen 174. - 179.):

Die **Auflagen 174.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 2.) geführt), **175.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 3.) geführt), **176.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 4.) geführt), **177.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 5.) geführt), **178.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und

Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 6.) geführt) und **179.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 7.) geführt), wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.3.3 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Elektrotechnik, Elektromagnetische Felder sowie Licht und Beschattung (Auflagen 180. - 181.):

Die **Auflagen 180.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 8.) geführt) und **181.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 9.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.3.4 Zu der Vorschrift aus Sicht der Fachgebiete Forstwesen, Wald- und Wildökologie (Auflage 182.):

Die **Auflage 182.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 10.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.3.5 Zu den Vorschriften aus Sicht der Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser (Auflagen 183. - 207.):

Die **Auflagen 183.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 12.) geführt), **184.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 13.) geführt), **192.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 22.) geführt), **193.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 23.) geführt), **194.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 24.) geführt), **195.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 25.) geführt), **196.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 26.) geführt), **197.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung

28.) geführt), **198.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 29.) geführt) und **200.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 31.) geführt), wurden unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E übernommen.

Die **Auflagen 185.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 14.) geführt), **186.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 15.) geführt), **187.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 17.) geführt), **188.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 18.) geführt), **189.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 19.) geführt), **190.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 20.) geführt), **191.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 21.) geführt) und **199.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 30.) geführt) wurden inhaltlich unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen, wobei in Auflage 199 eine unbeabsichtigte Unvollständigkeit bereinigt wurde.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **16.) im Punkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **24.) im Punkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** geführten Auflage, nunmehr Auflage 194., ident und konnte daher entfallen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **32.) im Punkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** geführte Auflage war mit der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung **23.) im Punkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** geführten Auflage, nunmehr Auflage 193., ident und konnte daher entfallen.

Die **Auflage 201.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 39.) geführt), wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen und zur besseren Übersichtlichkeit vom Punkt Bauphase zum Punkt Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen verschoben.

Die **Auflage 202.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 39b.) geführt), wurde unverändert vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020 übernommen und zur besseren Übersichtlichkeit vom Punkt Bauphase zum Punkt Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen verschoben.

Die **Auflage 203.** wurde als neue Auflage eingefügt und ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus der Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 des im Beschwerdeverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschl. Grundwasser (siehe S. 56).

Die **Auflagen 204.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 32a**.) geführt), **205.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 32b**.) geführt) und **206.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 32c**.) geführt) wurden unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen. Diese Auflagen ergeben sich aus den formulierten Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten vom 07.07.2021 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen.

Die **Auflage 207.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 39e*.) geführt), wurde unverändert vom Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen und ergibt sich aus dem formulierten Auflagenvorschlag aus dem Gutachten vom 16.06.2020 des im Behördenverfahren zur Detailgenehmigung bestellten Sachverständigen. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde die Auflage vom Punkt Bauphase zum Punkt Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen verschoben.

2.3.11.3.6 Zu der Vorschreibung aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin (Auflage 208.):

Die **Auflage 208.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 33.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Zum Entfall der im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung **34.)** geführten Auflage wird auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E verwiesen, wonach diese Auflage entfallen sollte. Aufgrund eines Irrtums der belangten Behörde wurde diese Auflage erneut in den Bescheid der BMK vom 06.10.2021 übernommen.

2.3.11.3.7 Zu der Vorschreibung aus Sicht der Fachgebiete Luft und Klima (Auflage 209.):

Die **Auflage 209.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 35.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.11.3.8 Zu der Vorschreibung aus Sicht der Fachgebietes Boden und Agrarwesen (Auflage 210.):

Die **Auflage 210.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 36.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmungen **36a*)**, **36b*)**, **36c*)**, **36d*)**, **36f*)**, **36g*)**, **36h*)** und **36i*)** geführten Auflagen wurden zur besseren Übersichtlichkeit zum Punkt Bauphase verschoben und als Auflagen 73. bis 80. eingefügt.

2.3.11.3.9 Zu der Vorschreibung aus Sicht des Fachgebietes Ökologie einschl. Gewässerökologie (Auflage 211.):

Die **Auflage 211.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 38.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

Die im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung **37.)** geführte Auflage bezog sich auf das Detailgenehmigungsverfahren und konnte daher entfallen.

2.3.11.3.10 Zu der Vorschreibung aus Sicht der Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (Auflage 212.):

Die **Auflage 212.** (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 Punkt IV.3 Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen als Nebenbestimmung 39.) geführt) wurde unverändert vom Bescheid des BMVIT (nunmehr BMK) vom 01.03.2018 übernommen.

2.3.12 Zu den Nebenbestimmungen aus dem Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St:

Die im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021 als Nebenbestimmung **1.7.** geführte Auflage, wurde dahingehend abgeändert, dass „Detailprojekt“ durch „Ausführungsplanung“ ersetzt wurde.

Die im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021 als Nebenbestimmung **2.5.** geführte Auflage wurde im Sinne der vom Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie einschl. Gewässerökologie, in der mündlichen Verhandlung vorgeschlagenen Erstreckung der Bauzeitbeschränkung auf 20. Mai abgeändert (siehe Verhandlungsschrift S. 103).

Die im Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021 als Nebenbestimmung **2.7.** geführten Auflage konnte entfallen, da diese in die Auflage 86. (im Bescheid der BMK vom 06.10.2021 als Nebenbestimmung 71.) geführt) aufgenommen wurde.

2.3.13 Zum Thema Verkehr:

Im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde kein eigener Sachverständiger für den Fachbereich Straßenverkehr bestellt; allerdings wurden – nach entsprechender Beauftragung im behördlichen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren - Fragen zu den Bereichen Verkehr, Verkehr - Schiene sowie Verkehr - Straßennetz (inkl. Rad- und Fußwegenetz) sachverständig vom ursprünglich (nur) für den Fachbereich „Eisenbahnbautechnik“ bestellten Sachverständigen beantwortet.

Im UVP-Detailgenehmigungsverfahren wurde von der BMK ein Sachverständiger für den Fachbereich „Straßenbau und Straßenverkehrswesen“ bestellt, der sich mit den straßenverkehrlichen Wirkungen des Vorhabens umfassend auseinandergesetzt hat. Auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren wurde eine nicht-amtliche Sachverständige für Straßenverkehr bestellt, die sich in ihrem vollständigen, schlüssigen Gutachten mit den Wirkungen des Vorhabens auf den (Straßen-)Verkehr und mit den verkehrsbezogenen Beschwerdevorbringen eingehend auseinandergesetzt hat.

Es hat daher sowohl im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren als auch im nunmehr beschwerdegegenständlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren eine umfassende Auseinandersetzung mit der (straßen-)verkehrlichen Dimension des Vorhabens stattgefunden, und die notwendigen Schritte zur schlüssigen Aufbereitung und Darlegung des Themas (Straßen-)Verkehr wurden gesetzt (vgl. Einreichung im UVP-

Detailgenehmigungsverfahren [Mappen „EB 01-01 Verkehrsplanung Teil 1“ bis „EB 01-05 Verkehrsplanung Teil 5“] sowie die sachverständige Auseinandersetzung in dem im Behördenverfahren vor der BMK zu den Einwendungen erstellten, dreiteiligen SV-Gutachten [vgl. insbesondere Teile 2 und 3], aber auch das aufgrund der Beschwerdevorbringen im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht erstellte Gutachten). Das diesbezügliche, das Gegenteil behauptende Beschwerdevorbringen erweist sich daher als unzutreffend.

Die vom Gericht bestellte Sachverständige für (Straßen-)Verkehr hat sich in schlüssiger Weise mit den verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 21 ff.), wobei sie insbesondere auf die Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehr und mögliche Verlagerungseffekte in den Bau- und Betriebsphasen, auf den Rüberverkehr und die Park & Ride Anlagen (einschließlich Kiss & Ride), auf mögliche Folgen der geplanten Auflassung der Haltestelle Pasching für den Lkw- und Pkw-Verkehr sowie auch auf mögliche Auswirkungen auf den Fahrrad- und Fußgängerverkehr eingegangen ist. Signifikante Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehr sind dabei nicht zutage getreten. Die betroffenen Straßen bleiben leistungsfähig und lokale Ziele erreichbar.

In Hinblick auf mögliche Verschlechterungen für den landwirtschaftlichen Verkehr hat sich die Sachverständige in schlüssiger Weise mit den geplanten Unter- und Überführungen, mit den Schleppkurven für die relevanten Fahrzeuge, mit den vorgesehenen Kurvenradien und mit den durch das Vorhaben verursachten Umwegen sowie mit Fragen der Verkehrssicherheit auseinandergesetzt. Dort, wo sich dies aus fachlicher Sicht als erforderlich erwiesen hat, hat die Sachverständige zusätzliche Nebenbestimmungen vorgeschlagen, die in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurden.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums, die von der Konsenswerberin in den Einreichunterlagen nicht vorgenommen wurde, wurde von der Sachverständigen in nachvollziehbarer Weise gegenüber der vorliegenden, zu eng gefassten Verkehrsuntersuchung „Umfahrung Pasching West“ (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung) erweitert (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 23). Um Missverständnisse zu vermeiden, ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass es sich bei der sogenannten „Umfahrung Pasching West“ nicht um ein herkömmliches Umfahrungsprojekt, sondern lediglich um einen internen Arbeitstitel der Konsenswerberin für eine zu errichtende Ersatzstraße in der Gemeinde Hörsching handelt (vgl. Stellungnahme der Konsenswerberin vom 15.03.2023 und Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 65).

2.3.14 Zum behaupteten Widerspruch des Vorhabens mit der Flächenwidmung, der Stadtentwicklung sowie dem Orts- und Landschaftsbild:

Der abermals von den bP erhobene Vorwurf, durch die im Detailgenehmigungsverfahren bewilligte viergleisige Verbreiterung der Eisenbahntrasse mitten durch Leonding werde das Stadtgebiet von Leonding zerschnitten und es komme zu einer Teilung der Stadt, die das Ortsbild tiefgreifend verändere, Leonding werde durch diese „Schneise“ in unzulässiger Weise massiv beeinträchtigt und die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde werde erheblich eingeschränkt, trifft nicht zu.

Dies ergibt sich bereits aus dem rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, in dem der schon dort – fast wortident – behauptete Widerspruch des Vorhabens mit der Flächenwidmung, der Stadtentwicklung sowie dem Orts- und Landschaftsbild eingehend behandelt wurde.

Schon im Umweltverträglichkeitsgutachten hat sich der Sachverständige für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter umfassend mit möglichen Widersprüchen des Vorhabens zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild auseinandergesetzt und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

„Die Planung für das Vorhaben sieht vor, dass in der Gemeinde Leonding ein Ausbau der Bestandsstrecke zur HL-Trasse erfolgt, wobei der bestehende Trassenkorridor nicht verlassen wird. Die Ausbaumaßnahmen beschränken sich somit weitestgehend auf die bereits jetzt von der Bahn beanspruchten Flächen. Nur an einzelnen Streckenabschnitten werden kleinere Teilflächen in den Ausbau einbezogen, die derzeit noch nicht von der Bahn für den Bestand beansprucht werden. Mit dem Ausbau zur HL-Trasse werden auch alle bereits bestehenden Querungen / Überführungen etc. beibehalten, einer Veränderung der bestehenden städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgt nicht.

Aufgrund dieser Ausgangssituation kann in der Gemeinde Leonding nicht von einer Zerschneidung des Siedlungsraumes durch die neue Bahntrasse gesprochen werden - vielmehr weist die Bestandstrasse bereits eine historisch bedingte Funktion auf.

Weder eine Tieflage und Einhausung - die aufgrund der eingehaltenen Grenzwerte nicht erforderlich ist - noch eine andere (undenkbare) Trasse würden eine wesentliche Veränderung der Lage- und Transportbedingungen ergeben - bei gleichzeitig erheblich höheren Ausbau- und Folgekosten.

Zusätzlich ist zu beachten, dass vermutlich eine Tieflage mit Einhausung wesentliche negative Auswirkungen auf die in diesem Trassenraum bestehenden Anbindungen an andere Bahntrassen haben würde - erforderlich wären Umbaumaßnahmen, die weit in das bestehende Trassennetz in Richtung Hauptbahnhof Linz reichen würden (Lageanpassung, Anbindung an die Linzer Lokalbahn / LILO. Anpassung an die ÖBB-Trasse Linz - Selzthal) und auch erhebliche Umbaumaßnahmen bei den

angrenzenden Straßen erfordern würden" (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 2, vom 21.03.2017, S 91).

Im gegen den UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid des BMVIT geführten Beschwerdeverfahren hat das Bundesverwaltungsgericht nach abermaliger sachverständiger Untersuchung festgestellt:

„Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild wurden im Einreichprojekt und im Umweltverträglichkeitsgutachten geprüft, entsprechende Maßnahmen wurden im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben. Bei Beachtung dieser Maßnahmen ist die grundsätzliche Umweltverträglichkeit gegeben.“ (vgl. BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 61).

Bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren hat sich daher gezeigt, dass keine Anhaltspunkte für den von den bP behaupteten Widerspruch des Vorhabens zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild bestehen. Die u.a. dieses Ergebnis des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens in Frage stellenden Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof und außerordentlichen Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof waren nicht erfolgreich.

Im Detailprojekt wurden keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Grundsatzprojekt vorgenommen, die zu einer anderen Einschätzung in Hinblick auf die Flächenwidmung, die Stadtentwicklung und das Orts- und Landschaftsbild führen würden. Die Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigungsentscheidung wurden berücksichtigt, sodass ein Widerspruch zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild weiterhin nicht besteht.

2.3.15 Zur Alternativenprüfung:

Die bP bringen vor, die Alternativenprüfung sei im Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht im von ihnen gewünschten Sinne als Prüfmaßstab und Genehmigungskriterium herangezogen worden. Sie sei daher jedenfalls in den Detailgenehmigungsverfahren nachzuholen. Das Fehlen von Unterlagen, die diese Prüfung ermöglichen, führe zu erheblichen, ein ordnungsgemäßes Verfahren verhindernden Mängeln der Projektunterlagen.

Diesbezüglich ist auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zu verweisen. Dort wurde – entgegen den wiederkehrenden Behauptungen der bP – die nach dem UVP-G 2000 gebotene Alternativenprüfung durchgeführt.

Vom Bundesverwaltungsgericht wurde in dem das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren rechtskräftig abschließenden Erkenntnis u.a. festgestellt (vgl. BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 51), dass

- eine ordnungsgemäße, den Vorgaben des UVP-G 2000 entsprechende Alternativenprüfung durchgeführt wurde,
- ein Abgehen von der Bestandstrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding technisch nicht möglich ist,
- eine Tieferlegung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding zwar technisch möglich scheine, allerdings nur mit erheblichen Umplanungen der Streckenabschnitte davor und danach, die zumindest in der von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren als Grobkonzept vorgeschlagenen Ausführung das „Wesen“ der Sache überdehnen würden, und
- die von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) geforderte Tieferlegung und Einhausung im Stadtgebiet deutlich mehr Fläche beanspruchen und das Projekt mit erheblichen Mehrkosten belasten würde.

2.3.16 Zum Thema Lärm:

Beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" wird durch umfangreiche Maßnahmen die Immissionsbelastung zu schützender Güter durch vorhabensbedingten Lärm möglichst gering gehalten. Das Leben und die Gesundheit von Menschen werden nicht gefährdet.

Das ergibt sich bereits aus der rechtskräftigen Entscheidung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren. Da im Detailprojekt aus lärmschutztechnischer Sicht gegenüber der Grundsatzgenehmigung keine Verschlechterungen eintreten (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 145 f.), besteht kein Anlass zu einer geänderten Beurteilung. Die Einhaltung der Schutzziele der Betriebsphase (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung, Anlagenlärm und Veränderung der Straßenverkehrsimmissionen) wird primär durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt. Durch die aufgrund der Auflagen Nr. 126a. bis 126e. des UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnisses vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, erfolgte Erweiterung der Lärmschutzwände im Detailprojekt konnten die erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Objektschutz, Schallschutzfenster) von ca. 170 betroffenen Objekten auf ca. 120 betroffene Objekte reduziert und die zu erwartende Lärmbelastung noch weiter vermindert werden (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 146 f.;

Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 19).

Der Stand der Technik wurde bei der Untersuchungsmethodik und Beurteilung des gegenständlichen Projekts eingehalten, und die Vorgaben der relevanten Immissionsschutzvorschriften wurden - insbesondere in Bezug auf die aktiven und passiven (objektseitigen) Schallschutzmaßnahmen – berücksichtigt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 141). Die zu erwartenden Schallpegel wurden entsprechend dem Stand der Technik dargestellt (vgl. insbesondere die Lärmkarten in der Umweltverträglichkeitserklärung (Einreichunterlagen LIMA-EB-1010LT-02-0003-F00 bis LIMA-EB-1010LT-02-0013-F00) und im Einreichoperat zur Detailgenehmigung (Einreichunterlagen LIMA-UV-1010LT-02-0032-F00 und LIMA-UV-1010LT-02-0033-F00) ausreichend berücksichtigt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 147 f.).

Im angefochtenen Bescheid der BMK wurde sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase ein umfangreiches Lärmmonitoring vorgeschrieben, um die Einhaltung der Lärmgrenzwerte zuverlässig zu überwachen (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen 126a des angefochtenen Bescheides der BMK). Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme sind die Schallemissionen bei Vollbetrieb messtechnisch zu überprüfen und zum Vergleich mit den Prognosewerten zu bestimmen. Sollten dabei entgegen den getroffenen Annahmen bei einem Wohnanrainer Überschreitungen der SchIV oder des Spitzenlärmkriteriums detektiert werden, ist der aktive bzw. passive Schallschutz entsprechend nachzubessern (vgl. insbesondere Nebenbestimmungen 126 f* und 127 ff. des angefochtenen Bescheides der BMK, Auflagen 159. und 162. ff. der gegenständlichen Entscheidung). Da im vorliegenden Projekt ausreichender Lärmschutz vorgesehen ist, sind aus lärmschutzfachlicher Sicht weder zusätzliche Maßnahmen noch die Änderung von Maßnahmen oder zusätzliche Messungen erforderlich.

Der Sachverständige für Lärmschutz ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Lärmemissionen nach dem Stand der Technik ermittelt und nachvollziehbar dargestellt wurden. Dort, wo die Grenzwerte der SchIV nicht eingehalten werden können, wurden im Projekt zwingende objektseitigen Maßnahmen vorgesehen. Die angewendete Untersuchungsmethode wurde vom gerichtlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz in der mündlichen Beschwerdeverhandlung erläutert und diskutiert (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 17 ff.).

Mit den einzelnen Beschwerdevorbringen hat sich der gerichtlich bestellte Sachverständige für Lärmschutz und Erschütterungen in seinem schlüssigen Gutachten detailliert auseinandergesetzt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 151 ff.) und ist dabei zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen gekommen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 183):

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Einhaltung der Schutzziele (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV, mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung, Anlagenlärm und Veränderung der Straßenverkehrsimmissionen) unter Berücksichtigung der Detaillierungen und erweiterten Maßnahmen im Detailgenehmigungsverfahren soweit erforderlich primär durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt wird.

Durch die Erweiterung der aktiven, bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) ist zusätzlich eine Reduktion der passiven Lärmschutzmaßnahmen (Objektschutz, Schallschutzfenster) von ca. 170 betroffenen Objekten auf ca. 120 betroffenen Objekten aus den Prognoseberechnungen des Detailgenehmigungsverfahrens nachvollziehbar nachgewiesen. Durch die objektseitigen Maßnahmen können die Schutzziele der bahnseitigen Immissionen gemäß SchIV, dem mittleren Spitzenpegel, des Anlagenlärms sowie die Schutzziele der Straßenverkehrsimmissionen eingehalten werden.

Die Immissionsbelastung der im Fachbeitrag Lärmschutz zu schützenden Güter (Wohnobjekte, Freiflächen, besonders schutzwürdige Objekte) wird durch die getroffenen Maßnahmen möglichst gering gehalten. Durch den erweiterten Umfang der aktiven, bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen kommt es durch die Detaillierungen und Änderungen des Detailgenehmigungsprojekts zu einer Verbesserung der Restbelastung der Lärmimmissionen. Die durch die zusätzlichen Auflagen 126a.) bis 126e.) entsprechend des Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichts (Bescheid W248 2194564-1/172E vom 24.04.2020) erforderlichen passiven Maßnahmen führen zu einer zusätzlichen Erhöhung der Schutzwirkung.

Durch den erweiterten Umfang der aktiven, bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen kommt es durch die Detaillierungen und Änderungen des Detailgenehmigungsprojekts zu einer Verbesserung der Restbelastung der Lärmimmissionen.“

Zum Einwand von bP, dass das „gekippte Fenster“ der Beurteilung zugrunde zu legen wäre und daher bereits ab einem Spitzenpegel von 60 dB an der Fassade Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen wären, ist auf das UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E (S. 180) zu verweisen, wo sich das Bundesverwaltungsgericht bereits mit dieser Frage und mit dem Charakter der SchIV-Grenzwerte als „Mindeststandard“ auseinandergesetzt hat:

„... Dazu ist aus rechtlicher Sicht zu bemerken, dass die Ansicht der Konsenswerberin, wonach sich der nach der SchIV maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet (§ 2 Abs. 5 SchIV) und ein Schallschutzfenster geschlossen sein muss, um seine Wirkung zu entfalten, zutrifft. Weiters ist der Konsenswerberin Recht zu geben, wenn sie die Ansicht vertritt, dass die vom Sachverständigen für Humanmedizin vorgeschlagenen zusätzlichen Auflagen HU neu 1 und HU neu 2 teilweise nicht mit den Vorgaben der SchIV begründet werden können. Allerdings gibt die SchIV nur einen Mindeststandard vor (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 22.10.2012, 2010/03/0014; VfGH 13.12.2007, V 87/06), dessen Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Das ist dann erforderlich, wenn vom (humanmedizinischen) Sachverständigen nachvollziehbar und schlüssig niedrigere

Werte vorgeschlagen werden (vgl. Berger in Altenburger/Raschauer, Aktueller Diskurs im Umweltrecht - Lärmrecht in Bewegung, Band 1, 15; VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035), was gegenständlich der Fall ist. Insbesondere hat der Sachverständige für Humanmedizin schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass eine Anwendung des in der SchIV vorgesehenen „Schienenbonus“ im gegenständlichen Fall aus humanmedizinischer Sicht nur dann nicht zu beanstanden ist, wenn auch die mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrten je Zuggattung berücksichtigt werden. Dies ist durch die vom Sachverständigen vorgeschlagenen zusätzlichen Auflagen HU neu 1 bis HU neu 5 gewährleistet, die daher als neue Auflagen 126a bis 126e in das vorliegende Erkenntnis aufgenommen wurden. Dem Antrag der Konsenswerberin, die Auflagen HU neu 1 und HU neu 2 (126a und 126b) zu streichen, ist daher nicht zu folgen.“

Mit der von den bP (zuletzt in dem mit den Stellungnahmen der bP vom 02.03.2023 vorgelegten Gutachten von Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB) geltend gemachten Ansicht, dass der Differenzschallpegel bei gekipptem Fenster „am Ohr des Schläfers“ nicht, wie vom Sachverständigen für Humanmedizin auf Basis der Studie *Lassnig / Neuberger* angenommen, in Summe 20 bis 23 dB, sondern nur 15 dB betrage und daher bereits ab einem Fassadenschallpegel von 60 dB Maßnahmen für den passiven Schallschutz zu ergreifen wären, hat sich nicht nur das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren (vgl. das UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnis vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 49 f., 193), sondern auch die Sachverständigen für Lärmschutz und für Humanmedizin in ihren schlüssigen Gutachten (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 148 ff., 216 ff.) auseinandergesetzt. Der Sachverständige für Lärmschutz hat die Frage der Differenzschallpegel bei gekipptem Fenster auch nochmals in der mündlichen Beschwerdeverhandlung mit dem Privatsachverständigen der bP breit diskutiert und ausdrücklich festgehalten, dass aus seiner fachlichen Sicht die diesbezüglichen Gutachtensergebnisse von *Lassnig / Neuberger* plausibel sind und eine durch ihn selbst durchgeführte Befragung der bei den für die Studie *Lassnig / Neuberger* 2013 durchgeführten Messungen anwesenden Techniker zu dem Ergebnis geführt hat, dass die Analyse und die Aufstellung der Messgeräte normgemäß erfolgte, sodass der Sachverständige keine Zweifel an den ermittelten Ergebnissen hat (vgl. die im Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 23 festgehaltene Diskussion). In diesem Zusammenhang ist auch noch einmal (siehe dazu schon das UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 199) darauf hinzuweisen, dass bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Schalltechnik (Einlagezahl 04-01.01, S. 112 ff.), im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen der Beurteilung zugrunde gelegt wurden und leiseres Wagenmaterial vorerst unberücksichtigt blieb. Trotz dieser Worst-Case-Betrachtung ergaben sich nach den schlüssigen Ausführungen der Sachverständigengutachten keine Hindernisse für die Feststellung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit.

Durch die geplante Unterführung südlich des Bauernhofes der Familie J. LEHNER, wohnhaft Aistenthal 11, 4061 Pasching, kommt es weder zu dem von den bP befürchteten „Kanonenrohreffekt“ noch zu einer „Parabolspiegel-Wirkung“. Wie nämlich der Sachverständige für Lärmschutz in der mündlichen Beschwerdeverhandlung nachvollziehbar ausgeführt hat, wurde das Objekt der Familie LEHNER in der schalltechnischen Beurteilung berücksichtigt und die Unterführung auch mit einem Zuschlag versehen. Um den von den bP behaupteten „Kanonenrohreffekt“ zu erzielen, müsste sich auf der anderen Seite der Unterführung eine entsprechende Schallquelle befinden, was gegenständlich jedoch nicht der Fall ist, sodass ein „Kanonenrohreffekt“ aus physikalischen Gründen nicht zu erwarten ist (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 18).

Der Sachverständige für Humanmedizin hat im Behördenverfahren hinsichtlich der von den bP abermals eingeforderten Unterschreitung der in der SchIV vorgesehenen Grenzwerte schlüssig dargelegt, dass eine Unterschreitung dieser Grenzwerte im gegenständlichen Fall nicht erforderlich ist. Der Sachverständige für Humanmedizin im Beschwerdeverfahren hat dies schlüssig und nachvollziehbar bestätigt.

Die Bewertung des Schienenlärms aus dem Grundsatzgenehmigungsverfahren entspricht einschließlich der Anwendung der SchIV und Berücksichtigung des „Schienenbonus“ bei Berücksichtigung eines mittleren Spitzenpegelkriteriums, wie im konkreten Verfahren per Bescheid festgelegt (siehe UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, Nebenbestimmungen 126a bis 126e; siehe auch die diesbezüglichen, im Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 20 dokumentierten Ausführungen des Sachverständigen für Lärmschutz) auch aus heutiger Sicht dem Stand der Technik bzw. des Wissens. Dies wurde durch den Sachverständigen für Humanmedizin, der sich auch mit aktuellen Forschungsergebnissen sowie den in den Beschwerden angesprochenen „Guidelines for Community Noise“ und den „Night Noise Guidelines for Europe“ der WHO eingehend auseinandergesetzt hat, ausdrücklich bestätigt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 184 ff.), wobei der Sachverständige u.a. auch auf individuelles Belästigungsempfinden betroffener Individuen und die in Österreich geltenden Beurteilungsmaßstäbe konkret eingegangen ist (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 213 f.). Dadurch, dass der Maximalpegel für die lauteste Zuggattung auf Basis von ausschließlich Güterzügen mit Graugussbremsen erfolgt, die wesentlich lauter sind als Güterzüge mit Kunststoffsohlen, und davon auszugehen ist, dass zukünftig vor allem (leisere) Güterzüge mit Kunststoffsohlen eingesetzt werden, enthält der angenommene Maximalpegel eine zusätzliche Sicherheit (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 20). Eine weitere Sicherheit ergibt sich daraus, dass die ebenfalls in die Schallausbreitungsberechnungen einzubeziehende Windrichtung jeweils „günstig“ für die Schallausbreitung berücksichtigt wurde und folglich auch diesbezüglich eine Worst-Case-

Betrachtung der Beurteilung zugrundegelegt wurde (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 32).

Die Behauptung der bP, wonach sie in ihren Rechten auf Vermeidung gesundheitsgefährdender und unzumutbar belästigender Immissionen verletzt wären, trifft nicht zu. Da die zu erwartenden Immissionen im Bereich der betroffenen Anwesen im Rahmen der UVP-Verfahren bzw. auch schon im Rahmen des Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahrens umfassend geprüft wurden, kann festgestellt werden, dass – abgesehen vom Bereich des Wohnhauses ROITNER, Lindenlacherstrasse 2, 4063 Hörsching, wo aus humanmedizinischer Sicht keine Maßnahmen zur Beherrschung der in der Zusammenschau gegebenen unzumutbaren Belästigung durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen möglich sind, sodass als Alternative zu aufwendigen, aber in der Gesamtschau unzureichenden Immissionsschutzmaßnahmen eine Ablöse dieses Objekts vorgesehen ist (vgl. Auflage 167 der gegenständlichen Entscheidung) - keine als erheblich zu beurteilenden Einwirkungen zu erwarten sind und auch keine Gefahr für die Gesundheit besteht. Aus fachlicher Sicht betrachtet der gerichtlich bestellte Sachverständige für Humanmedizin das im Projekt verwendete Schutzgutniveau (auch im Kontext mit der bzw. den WHO-Richtlinie(n)) als jedenfalls ausreichend (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 215).

Das gilt nicht nur für vom Vorhaben verursachten Lärm, sondern auch für von bP eingewendete Beeinträchtigungen durch elektrische und magnetische Felder, durch Luftschadstoffe im Allgemeinen, Geruch, Staub bzw. Feinstaub und Erschütterungen.

Soweit Beeinträchtigungen durch Licht (Baustellenbeleuchtung) geltend gemacht werden, ist auf die bereits im angefochtenen UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, enthaltenen Auflagen 59. und 181. der gegenständlichen Entscheidung zu verweisen, die sicherstellen, dass es auch durch Licht zu keinen erheblichen Belästigungen kommen kann und eine Gefahr für die Gesundheit auszuschließen ist:

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

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

2.3.17 Zur behaupteten Befangenheit von bereits im Behördenverfahren heran- und beigezogenen Sachverständigen:

Im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht waren zum Teil die selben nicht-amtlichen Sachverständigen tätig wie in den den bekämpften Bescheiden zugrunde liegenden Behördenverfahren. Aufgabe der Sachverständigen war es, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt anhand der Beschwerdevorbringen und eines vom Bundesverwaltungsgericht erstellten Fragenkataloges aus fachlicher Sicht zu beurteilen.

Im Beschwerdeverfahren ergaben sich keine Hinweise auf eine mögliche Befangenheit derjenigen Sachverständigen, die bereits in den den angefochtenen Bescheiden zugrunde liegenden Behördenverfahren tätig waren.

Auch aus den angefochtenen Bescheiden selbst ergeben sich keine diesbezüglichen Hinweise.

Die wesentlichen Ergebnisse der in den Behördenverfahren eingeholten Gutachten konnten im Beschwerdeverfahren in schlüssiger Weise bestätigt werden. Den bP ist es nicht gelungen, die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Gutachten in Frage zu stellen.

Es haben sich im gesamten Beschwerdeverfahren auch keinerlei Hinweise dahingehend ergeben, dass diejenigen Sachverständigen, die bereits in den Behördenverfahren tätig waren und auch im Beschwerdeverfahren durch das Bundesverwaltungsgericht bestellt wurden, nicht bereit gewesen wären, sich der Diskussion mit den bP und deren Sachverständigen zu stellen und gegebenenfalls von ihren einmal formulierten Ansichten abzurücken. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang nicht nur auf die Gutachterlichen Stellungnahmen vom 17.01.2023, sondern auch auf die mündliche Verhandlung, wo die Sachverständigen sich mit den von den bP aufgeworfenen Argumenten, auch wenn sie nicht auf entsprechender fachlicher Ebene vorgebracht wurden, eingehend auseinandergesetzt und – nach Ansicht des erkennenden Senates erfolgreich - versucht haben, die relevanten Ergebnisse ihrer gutachterlichen Tätigkeit in einer auch für fachliche Laien verständlichen Form darzustellen.

Von den im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes tätigen Sachverständigen konnten alle aufgeworfenen fachlichen Fragen überzeugend beantwortet werden. Sämtliche von den bP formulierten Bedenken betreffend die Gutachtenergebnisse und deren Schlüssigkeit wurden nach Ansicht des erkennenden Senates ausgeräumt.

2.3.18 Zur behaupteten Befangenheit des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, eines am Gutachten gemäß § 31a EibG beteiligten Sachverständigen, des Sachverständigen

für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie des Sachverständigen für Lärmschutz:

Alle vom Bundesverwaltungsgericht für das gegenständliche Beschwerdeverfahren bestellten Sachverständigen wurden vor ihrer Bestellung hinsichtlich allfälliger Befangenheitsgründe befragt und anlässlich der Bestellung beauftragt, allfällige während des Beschwerdeverfahrens eintretende Befangenheitsgründe unverzüglich dem Gericht mitzuteilen.

Die bP bringen vor, der gerichtlich bestellte nicht-amtliche Sachverständige für Eisenbahnwesen, Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL, welcher auch schon im Behördenverfahren als Gutachter bestellt wurde, sei befangen, weil er in den Jahren 2020 bis 2022 insgesamt neun Aufträge der Konsenswerberin betreffend die Erstellung von Gutachten gemäß § 31a und § 34b EibG angenommen und dadurch einen Umsatz von insgesamt mehr als € 500.000 generiert habe. Dieser Umsatz mache einen Großteil der Einnahmen des Sachverständigen bzw. seines Unternehmens (Stella & Setznagel GmbH) aus, sodass von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit des Sachverständigen von der Konsenswerberin auszugehen sei.

Dieser Vorwurf der bP gegenüber dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich aus mehreren diesbezüglich gleichlautenden Schreiben der bP vom 02.03.2023, mit welchen auch Bescheinigungsmittel (u.a. Auszug aus dem elektronischen Firmenbuch; Auszüge aus offenervergaben.at betreffend Aufträge der ÖBB-Infrastruktur AG an Stella & Setznagel GmbH; Jahresabschlüsse der Stella & Setznagel GmbH) vorgelegt wurden, und wurde in der mündlichen Beschwerdeverhandlung wiederholt.

Aus den vorgelegten Bescheinigungsmitteln ergibt sich, dass der Sachverständige für Eisenbahnwesen bzw. sein Unternehmen in den Jahren 2020 bis 2022 im Auftrag der Konsenswerberin mehrere Gutachten gemäß § 31a EibG und gemäß § 34b EibG erstellt hat bzw. an der Erstellung solcher Gutachten mitgewirkt hat.

Wie der Sachverständige für Eisenbahnwesen in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, befragt zu den erhobenen Vorwürfen, nachvollziehbar ausführte, hat er bzw. sein Unternehmen in den von den bP angeführten Fällen im Zuge von Ausschreibungen den Zuschlag für die zu vergebenden Gutachten gemäß § 31a EibG bzw. gemäß § 34b EibG erhalten. Da er bzw. sein Unternehmen jedoch von den vielfältigen für ein Gutachten gemäß § 31a EibG bzw. gemäß § 34b EibG abzudeckenden Fachbereichen nur die Bereiche Eisenbahnbautechnik, Elektrotechnik und gegebenenfalls Straßenverkehrstechnik selbst bearbeitet habe, seien die restlichen Fachbereiche von externen Gutachtern abgedeckt worden, und nur ein vergleichsweise geringer Teil der von den bP genannten Auftragssummen sei dem Sachverständigen Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL bzw. der Stella & Setznagel GmbH

zugeflossen. So hätten die Eigenleistungen des Sachverständigen bzw. seines Unternehmens im Auftrag der Konsenswerberin in den Jahren 2019 bis 2021 zwischen 18 % und 22 % des Gesamtumsatzes der Stella & Setznagel GmbH ausgemacht. Daneben seien UVP-Gutachten im Auftrag des BMK (zwischen 42 % und 46 % des Gesamtumsatzes) und Gutachten gemäß § 31a EisbG bzw. gemäß § 34b EisbG im Auftrag der GKB (zwischen 5 % und 11 % des Gesamtumsatzes) erstellt worden. Die im Zusammenhang mit der Erstellung von Gutachten gemäß § 31a EisbG bzw. gemäß § 34b EisbG für die Konsenswerberin erbrachten Fremdleistungen, die nicht an die Stella & Setznagel GmbH, sondern an die externen Gutachter geflossen seien, hätten in den Jahren 2019 bis 2021 zwischen 26 % und 29 % des Gesamtumsatzes ausgemacht. Entsprechende Aufstellungen, welche die diesbezüglichen Angaben des Sachverständigen bestätigen und die Fachbereiche auflisten, welche bei den einzelnen begutachteten Vorhaben von internen und externen Gutachtern bearbeitet wurden, wurden vom Sachverständigen im Zusammenhang mit der mündlichen Beschwerdeverhandlung an das Gericht übergeben. Nach Ansicht des erkennenden Senates ergibt sich aus der von den bP vorgebrachten Tätigkeit des Sachverständigen bzw. der Stella & Setznagel GmbH im Zusammenhang mit der Erstellung von Gutachten gemäß § 31a und § 34b EisbG kein Grund, an der Unbefangenheit und Unvoreingenommenheit des Sachverständigen zu zweifeln.

Der Vorwurf der Befangenheit oder mangelnden Fachkunde gegen den nicht-amtlichen Sachverständigen für Eisenbahnwesen wurde im behördlichen Verfahren, in dem Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL auch schon tätig war, nicht erhoben. Bedenken hinsichtlich seiner Fachkunde und Unbefangenheit obwalteten seitens der nunmehrigen bP offenbar nicht. Anders ist es nicht zu erklären, dass in den gegen den angefochtenen Bescheid der BMK erhobenen Beschwerden kein diesbezügliches Vorbringen erstattet wurde. Die Fachkunde des Sachverständigen wurde auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht in Frage gestellt.

Außerdem bringen die bP auch vor, ein Herr Dipl.-Ing. Markus MAYR sei bei der Erstellung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG für das gegenständliche Vorhaben für den Fachbereich Eisenbahnbautechnik und konstruktiver Ingenieurbau verantwortlich gewesen. Die bP argwöhnten in ihren Stellungnahmen vom 02.03.2023 (konnten es sich allerdings nach eigenem Bekunden „*bei bestem Willen*“ nicht vorstellen), dass es sich bei diesem Dipl.-Ing. Markus MAYR um den selben Dipl.-Ing. Markus MAYR handeln könnte, der im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren sowohl für den BMVIT im Behördenverfahren als auch für das Bundesverwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren als nicht-amtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik tätig gewesen sei. Für den Fall, dass es sich um die selbe Person handeln sollte, vermuten die bP, dass Dipl.-Ing. Markus MAYR die Voraussetzung des § 2 Abs. 2 Z 1 lit. e SDG (Vertrauenswürdigkeit) für die Eintragung in die

Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste nicht erfülle. Diesfalls liege ein „Paradefall einer Befangenheit“ vor. Diese Ansicht wird vom erkennenden Senat nicht geteilt. Die bP haben auch keine Hinweise darauf gegeben, dass der Sachverständige Dipl.-Ing. Markus MAYR fachkundig oder der von ihm erstellte Beitrag zum Gutachten gemäß § 31a EisbG unrichtig oder fehlerhaft sein könnte.

In der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurden schließlich noch Ablehnungsanträge gegen den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer und gegen den Sachverständigen für Lärmschutz gestellt. Begründet wurden diese Anträge damit, dass der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer an einem Gutachten gemäß § 31a EisbG betreffend einen anderen Abschnitt des Viergleisigen Ausbaus der Westbahn mitgewirkt habe und der Sachverständige für Lärmschutz mit einem Anteil von rund 11,78 % an einem Unternehmen beteiligt sei, welches laut seiner Homepage gemeinsam mit der Konsenswerberin ein Projekt zum Thema „Brücken-Gesamtnetz der ÖBB“ erstellt habe. Bei diesem Projekt betreffend „Life Cycle Management Analyse“ handle es sich um ein „LCE-Prognose-Tool unter Berücksichtigung unterschiedlicher Instandhaltungsstrategien“, das wohl laufend Anwendung finde.

Keines der von den bP vorgebrachten Argumente ist nach Ansicht des erkennenden Senates geeignet, eine Befangenheit oder Voreingenommenheit der angesprochenen Sachverständigen zu indizieren.

2.3.19 Zu den betroffenen Grundstücken der Standortgemeinden; Eingriff in das Grundeigentum und Beeinträchtigung der von der Standortgemeinde wahrzunehmenden öffentlichen Interessen und Umweltschutzinteressen:

Die Stadtgemeinde Leonding (bP1) bringt vor, sie sei entlang der geplanten Trasse sowohl als (private) Grundeigentümerin betroffen als auch für das öffentliche Gut verantwortlich. Mit den diesbezüglich vorgebrachten Argumenten der Stadtgemeinde haben sich bereits die Sachverständigen des Behördenverfahrens eingehend auseinandergesetzt (siehe ergänzendes Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 130 ff.). Die belangte Behörde hat dies gewürdigt (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 120) und ist in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis gekommen, dass die Inanspruchnahme der Grundstücke der Stadtgemeinde Leonding (bP1) zur Errichtung und/oder für den Betrieb des Vorhabens temporär oder auf Dauer erforderlich ist. Zur Inanspruchnahme von Grundstücken der Gemeinden Pasching und Oftering ist auf die bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren rechtskräftig erfolgte

Trassenfestlegung und auf das schlüssige Gutachten des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 85) zu verweisen.

Die im Projekt enthaltenen Grundstücksverzeichnisse sind aktuell. Wenn die Stadtgemeinde Leonding (wie auch schon wortgleich im Behördenverfahren) das Gegenteil behauptet (konkret dazu vgl. ergänzendes Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 150), ist darauf zu verweisen, dass die Konsenswerberin im Behördenverfahren Austauschunterlagen (Grundeinlösepläne und Grundeinlöseverzeichnisse) vom 06.08.2020 und vom 07.09.2020 vorgelegt hat, die dem angefochtenen Bescheid der BMK zugrundegelegt wurden. Der von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) diesbezüglich behauptete Mangel besteht folglich nicht (mehr).

2.3.20 Zur behaupteten Beeinträchtigung des Eigentums:

Eine Beeinträchtigung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte von Nachbarn (im Sinne einer Substanzvernichtung oder Verunmöglichung des bestimmungsgemäßen Gebrauches von Liegenschaften) durch das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" ist im gesamten Verfahren nicht hervorgekommen. Das ergibt sich eindeutig aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen Dipl.-Ing. Anton JÄGER.

Bloße Wertminderungen sind typischerweise Gegenstand der zivilrechtlichen Entschädigungsberechnung und –festsetzung.

2.3.21 Zur behaupteten Unzulässigkeit von Enteignungen:

Anträge auf Enteignung bzw. zwangsweise Einräumung von Dienstbarkeitsrechten wurden im UVP-Detailgenehmigungsverfahren – wie auch schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren – nicht gestellt.

Eine Enteignung von durch das Einreichprojekt betroffenen Grundstücken wird im angefochtenen Bescheid nicht angeordnet. Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit konkreter Zwangsrechte sind dem angefochtenen Bescheid der BMK nicht zu entnehmen.

2.3.22 Zu den vom Vorhaben betroffenen Grundstücken:

Bereits in den vorhergehenden Verfahren (UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren und behördliches UVP-Detailgenehmigungsverfahren) fand eine umfangreiche Auseinandersetzung mit der Beanspruchung von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken statt. Mit den diesbezüglichen, die Einwendungen im Behördenverfahren großteils nur wiederholenden Beschwerdevorbringen hat sich der Sachverständige für den Fachbereich Boden und Agrarwesen auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren noch einmal detailliert auseinandergesetzt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 75 ff.), wobei er in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die in den Beschwerden vielfach behauptete projektbedingte Substanzvernichtung bzw. Totalentwertung von Liegenschaften in keinem einzigen Fall eintritt (speziell zum „Rathfeld“ vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 74 f. sowie Beilage 12 zum Protokoll (Präsentation Dipl.-Ing. Anton JÄGER), S. 21).

Der Sachverständige hat neben einer möglichen Substanzvernichtung bzw. Totalentwertung der betroffenen Grundstücke auch die Relation zwischen dem in der UVE zur Grundsatzgenehmigung angegebenen Flächenverbrauch und der nunmehrigen Flächenbeanspruchung laut Grundeinlöseverzeichnissen und Grundeinlöseplänen zur Detailplanung sowie die Fragen, ob die Grundinanspruchnahmen für das vorliegende Detailprojekt erforderlich sind und ob die verkehrsmäßige Erschließung für verbleibende Restflächen ausreichend gegeben ist, geprüft.

Der Sachverständige hat dabei auch auf die im Behördenverfahren eingeholten, umfangreichen Sachverständigengutachten und die vielfältigen Nebenbestimmungen hingewiesen, die von der BMK aufgrund der Einwendungen im Behördenverfahren, die nun in den Beschwerden großteils bloß wiederholt werden, bereits im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben wurden.

Im Übrigen hat der Sachverständige für Boden und Agrarwesen in seinem im Beschwerdeverfahren eingeholten Gutachten (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 86) nach nochmaliger Auseinandersetzung mit dem Vorhaben und den Beschwerdevorbringen zusätzliche Maßnahmen empfohlen, welche im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt wurden (Auflagen 81. – 84. sowie die in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vom Sachverständigen vorgeschlagene Auflage 85.).

Auch mit der Betroffenheit von Roland WEIß (bP102), der im Behördenverfahren keine Einwendungen erhoben und seine diesbezügliche Zurückhaltung erst in der Beschwerde aufgegeben hat, hat sich der Sachverständige für Boden und Agrarwesen in seinem im gegenständlichen Beschwerdeverfahren erstellten Gutachten detailliert auseinandergesetzt

und ist dabei zu dem Ergebnis (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 83 f.) gekommen, dass die Liegenschaft EZ 55 KG 45303 Freiling laut aktuellem Grundbuchauszug eine Fläche von 477.645 m² oder rund 47 Hektar aufweist. Mit Ausnahme von geringfügigen Bau- und Betriebsflächen handelt es sich fast ausschließlich um landwirtschaftliche Nutzflächen. Laut Grundeinlöseverzeichnis werden durch das Projekt 16.634 m² dauernd für Bahn- und Nebenanlagen, 3.932 m² vorübergehend in der Bauzeit und 3.185 m² dauernd als Servitut für eine ökologische Ausgleichsfläche beansprucht. Daraus kann nach der nachvollziehbaren Ansicht des Sachverständigen keinesfalls abgeleitet werden, dass die Folgen der Beanspruchung bis hin zur Substanzvernichtung gehen.

Zu den vom bP102 eingewendeten unzulässigen Staub- und Feinstaubimmissionen verweist der Sachverständige auf die Stellungnahme des SV für Luft und Klima und ergänzend aus Sicht seines eigenen Fachgebietes darauf, dass bereits im Grundsatzgenehmigungsbescheid GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 unter Pkt. IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen folgende behördliche Auflage enthalten ist: „36.) *Zur Sicherstellung einer konsequenten Maßnahmenumsetzung im Bereich Boden (Agrarwesen) ist die Beweissicherung und begleitende Kontrolle der Umsetzung durch einen externen Sachverständigen zu erledigen.*“

Zur durch den bP102 vorgebrachten Durchschneidung und Verformung von Liegenschaften stellt der Sachverständige klar, dass rechtwinkelige Ecken in der Regel bei der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen die Idealform darstellen. Warum das gegenständlich nicht der Fall sein sollte, sei für den Sachverständigen nicht nachvollziehbar.

Zum annähernd quadratischen Grundstück Nr. 351 KG Freiling verweist der Sachverständige darauf, dass dieses Grundstück laut Kataster eine Gesamtfläche von 39.878 m² aufweist und davon laut Grundeinlöseverzeichnis 954 m² dauernd und 703 m² vorübergehend beansprucht werden und dadurch eine Verformung im Bereich der bisher geradlinig verlaufenden südwestlichen Grundgrenze zur Bahn bewirkt wird, wobei die Beanspruchung für Nebenanlagen und nicht für eine Ökoservitutsfläche erfolgt. Die verbleibende Restfläche von rund 3,9 ha kann weiter als Acker genutzt werden.

Auch vom trapezförmigen Acker Gst.Nr. 679 KG Freiling südlich der Bahn mit einer Ausgangsfläche laut Kataster von 66.874 m² wird nur ein geringer Teil (5.778 m² dauernd und 1.070 m² vorübergehend) beansprucht. Die Grundbeanspruchung erfolgt bahnparallel und führt zu keiner relevanten Verformung. Die Restfläche von rund 6 ha kann nach der Projektverwirklichung weiter als Acker genutzt werden.

Vom bisher schon sehr ungünstig verformten Grundstück Gst.Nr. 678 KG Freiling südlich der Bahn mit einer Ausgangsfläche laut Kataster von 32.135 m² werden 9.902 m² dauernd,

1.095 m² vorübergehend, 1.388 m² als Servitut für eine ökologische Ausgleichsfläche öMi-g (Mischfläche Gebüschflur) und 1.179 m² als Servitut HW (Hochwasser HW30 HW100) beansprucht. Die Grundbeanspruchung erfolgt bahnparallel und führt zu einer zusätzlichen wesentlichen Verformung. Die Anlage der ökologischen Ausgleichsfläche öMi-g ist nach Ansicht des Sachverständigen sinnvoll, da diese zwischen Versickerungsmulde im Bereich Unterführung Westbahnstraße und Rückhaltebecken 16 liegende Ausgleichsfläche eine noch ungünstigere Verformung der Rest-Ackerfläche verhindert. Es verbleibt nach Projektverwirklichung eine unbeschränkt als Acker nutzbare Restfläche von rund 1,8 ha.

Vom annähernd trapezförmigen Acker Gst.Nr. 347/1 KG Freiling mit einer Ausgangsfläche laut Kataster von 22.368 m² werden 6 m² vorübergehend und 618 m² für eine Servitutsfläche HW (Hochwasser HW30 HW100) beansprucht. Die Grundbeanspruchung ist folglich sehr geringfügig.

Zu der vom bP102 befürchteten Unkrautbelastung aus ökologischen Ausgleichsflächen hat der Sachverständige darauf hingewiesen, dass im Grundsatzgenehmigungsbescheid GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 unter Pkt. IV.2. Betriebsphase folgende vom Sachverständigen für Boden (Agrarwesen) vorgeschlagene behördliche Auflage enthalten ist: „135.) *Die in der Betriebsphase außerhalb der Gleisanlagen verbleibenden Böschungs- und Randflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Bestanddauer der Anlagen nach dem Stand der Technik jeweils in einem Pflegezustand zu halten, dass die Etablierung und Ausbreitung von Neophyten verhindert wird.*“

Es zeigt sich folglich, dass auch die Betroffenheit des bP102 durch das gegenständliche Vorhaben zu keiner Substanzvernichtung bzw. Totalentwertung seiner Liegenschaften führt und ansonsten seinen Anliegen bereits Rechnung getragen wurde.

Zu den in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vom Sprecher der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ vorgelegten und rudimentär referierten Stellungnahmen privater Grundeigentümer (Beilagen 14 bis 16 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung) ist anzumerken, dass die darin enthaltenen Vorbringen schon im Behördenverfahren erstattet wurden und dort – soweit relevant – durch die Sachverständigen in schlüssiger Weise bearbeitet wurden (Gerhard RITTENSCHÖBER (bP87) [Beilage 14]: vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 364 ff., 368 f.; Dipl.-Ing. Gerald AIGNER (bP8) [Beilage 15: vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 44 ff. und Auflage 81 der gegenständlichen Entscheidung; Dipl.-Ing. (FH) Roland WEBER (bP90) [Beilage 16] wirft in seiner schriftlichen Stellungnahme zwar (Verständnis-)Fragen betreffend die Maßnahmen Nr. 165 und 160 und Fragen der Grundeinlöse auf, erhebt aber in diesem Zusammenhang keine Einwendungen, auf die im UVP-Verfahren einzugehen wäre).

2.3.23 Zu den wasserbaulichen Maßnahmen:

In der Beschwerde der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) wird unter Berufung auf ein Gutachten der mjp Ziviltechniker GmbH vorgebracht, dass im Zusammenhang mit der Errichtung von – überdimensionierten – Sicker- und Retentionsbecken unzulässig in die von der Stadtgemeinde geltend zu machenden öffentlichen und privaten Interessen eingegriffen werde und daher diese Ausführung zu Unrecht genehmigt worden sei und dass im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Sportplatz Leonding und das Rückhaltebecken Breitbrunn eine Genehmigung zu Unrecht erteilt worden sei.

Dazu ist auf die Ausführungen zum „Thema Wasser und Hochwasser“ zu verweisen.

2.3.24 Zur Stadtentwicklung und Raumplanung:

Die Trasse der Westbahn (vormals Kaiserin Elisabeth-Bahn) wurde bereits 1860 (eingleisig) bzw. 1870 (zweingleisig) in Betrieb genommen und seitdem nicht mehr geändert. Die Errichtung erfolgte damals im hier relevanten Abschnitt im Freiland, erst später hat sich im direkten Umfeld der Eisenbahntrasse eine Besiedelung entwickelt. Es wurde daher nicht das Stadtgebiet von Leonding durch die Westbahn „zerschnitten“, sondern die Eisenbahntrasse wurde vielmehr durch die nachfolgende Besiedelung „eingeschlossen“. Durch die nunmehrige Zulegung zweier weiterer Gleise kommt es im Bereich von Leonding auch nicht zu einer neuen „Zerschneidung“, sondern die derzeitige diesbezügliche Situation wird, wie sich bereits aus den sachverständigen Äußerungen des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren ergibt (vgl. die dortigen Gutachterlichen Aussagen zu den Beschwerden, S.103; Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 35), im Wesentlichen beibehalten. Sofern es während der Bauarbeiten zur Unterbrechung von Wegebeziehungen kommt, werden diese zum Großteil wieder hergestellt. Wo es durch das Vorhaben zu Mehrweglängen kommt, bleiben diese im zumutbaren Ausmaß. Die visuelle Beeinträchtigung wird zwar durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verstärkt, die funktionellen Beziehungen zwischen den angrenzenden Siedlungsbereichen bleiben aber weitgehend unverändert. Wie der Sachverständige für Raumplanung, Stadtplanung und Landschaftsbild schon in der mündlichen Verhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren nachvollziehbar ausgeführt hat, ist die Verbreiterung der bestehenden Trasse aus den angrenzenden Siedlungsbereichen aufgrund der Abschirmung durch die Lärmschutzwände kaum wahrzunehmen; optisch fällt die Zulegung von zwei

weiteren Gleisen nur von oben auf (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, S. 75).

Dass dem beschwerdegegenständlichen Vorhaben aus dem Blickwinkel der Stadtentwicklung und Raumplanung keine Genehmigungshindernisse entgegenstehen, wurde bereits im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren aufgrund schlüssiger Sachverständigengutachten festgestellt. Ein Widerspruch des Vorhabens mit der Flächenwidmung, der Stadtentwicklung sowie dem Orts- und Landschaftsbild besteht demnach nicht.

Im Detailgenehmigungsverfahren wurden keine wesentlichen Änderungen am Projekt vorgenommen, die zu einer anderen Beurteilung führen könnten. Die BMK hat daher in ihrem angefochtenen Bescheid festgestellt, dass auch das Detailprojekt aus dem Blickwinkel der Raumentwicklung sowie unter Berücksichtigung des vorgelegten Gutachtens von Dipl.-Ing. UNGLAUB als umweltverträglich anzusehen ist (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 123).

Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren hat sich der Sachverständige für den Fachbereich Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter noch einmal detailliert mit den in den Beschwerden aufgeworfenen Fragen befasst (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 87 – 126). Eine gegenüber dem rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren bzw. dem behördlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren abweichende Beurteilung hat sich dabei nicht ergeben.

Im Beschwerdeverfahren konnte daher bestätigt werden, dass sich zwar die Wahrnehmungswirkung verändern kann, die schon bisher bestehende funktionale Trennwirkung der Westbahntrasse jedoch nicht verstärkt wird, und zwar auch nicht durch eine Veränderung von Fußwegebeziehungen. Auch die von den bP befürchtete tiefgreifende negative Veränderung des Ortsbildes erfolgt nicht. Vielmehr kann die neue Bahntrasse einschließlich der geplanten Lärmschutzwände durch die bereits im Projekt vorgesehenen und die zusätzlich definierten Maßnahmen in das Orts- und Landschaftsbild integriert werden. Die Stadtentwicklung wird schon deshalb nicht eingeschränkt, weil sich die Stadtentwicklung mit den vorgegebenen Strukturen und Infrastrukturentwicklungen, somit auch mit dem Bahnbestand auseinanderzusetzen hat. Im Bereich der Gemeinde Pasching ergeben sich, wie der Sachverständige ausdrücklich festgehalten hat, durch die veränderte Trassenführung und das Abrücken der Bahntrasse vom Hauptsiedlungskörper neue Möglichkeiten der räumlichen Entwicklung. Wie der Sachverständige weiters abermals bestätigt hat, wurden sowohl die gewachsene Siedlungsstruktur der Standortgemeinden als auch die zum Zeitpunkt der Einreichung bestehenden raumordnerischen Festlegungen der Standortgemeinden durch das Projekt und die zusätzliche Definition von Maßnahmen ausreichend berücksichtigt. Auch die

aktuelle Flächenwidmung und das 2021 beschlossene Entwicklungskonzept der Gemeinde Leonding und die mittlerweile vorliegende Räumliche Entwicklungsstrategie Pasching 2030, die den Ausbau der Westbahn bereits mitberücksichtigt, stehen aus fachlicher Sicht in keinem Widerspruch zu den Planungen der Konsenswerberin. Das selbe gilt für die zum Zeitpunkt der mündlichen Beschwerdeverhandlung bekannten Planungen der restlichen Gemeinden Hörsching, Oftring und Marchtrenk, die – ebenso wie die überregionale Planung – den geplanten Ausbau der Westbahn bereits berücksichtigen.

Zu den 22 über die gesamte Vorhabensstrecke verteilten Versickerungsbecken und zum Retentionsraum stellt der Sachverständige fest, dass keine maßgeblichen negativen Wirkungen auf das Ortsbild und den Raum zu erwarten sind, weil ausreichende Retentionsräume sicherheitstechnische Einrichtungen mit erheblichem Nutzen darstellen und diese Einrichtungen dort, wo dies möglich ist, gestaltet werden und somit zur Diversifizierung des Landschaftsbildes und zur Herstellung neuer naturnaher Gestaltungselemente beitragen.

Durch die zahlreichen im Projekt vorgesehenen und im Naturschutzverfahren zusätzlich definierten landschaftspflegerischen Maßnahmen, mit denen Eingriffe in den Grünraum kompensiert werden, können negative Auswirkungen minimiert werden, sodass relevante negative Wirkungen auf die Grünraumentwicklung und die Erholungsnutzung nicht zu erwarten sind.

Zu einer maßgeblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kommt es, wie der Sachverständige für Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter in seinem schlüssigen Gutachten ausdrücklich festgehalten hat, bei Umsetzung der Naturschutzverfahren definierten Maßnahmen nicht.

Auch die von den bP befürchtete Beeinträchtigung der Nutzung des Sportplatzes der Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich (ASKÖ) in Leonding tritt nach den diesbezüglich eindeutigen Aussagen des Sachverständigen durch das gegenständliche Vorhaben nicht ein.

Insgesamt kommt der Sachverständige, da die erhobenen Beschwerden keine Themenbereiche enthalten, die nicht auch schon in den vorangegangenen behördlichen und gerichtlichen Verfahren behandelt worden wären, und auch schon zahlreiche Maßnahmen definiert wurden, um negative Auswirkungen im Bereich Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter zu vermeiden bzw. zu minimieren, in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass aus dem Blickwinkel seines Fachbereiches keine zusätzlichen Maßnahmen oder Änderungen von Maßnahmen erforderlich sind (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 126).

Aufgrund der Diskussion in der mündlichen Beschwerdeverhandlung hat der Sachverständige einen Vorschlag zur Adaptierung der Auflage 106q* des angefochtenen Bescheides der BMK

erstattet. Dieser Vorschlag wurde im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt (Auflagen 111. und 112.).

2.3.25 Zur Beschwerde des Landes Oberösterreich (bP104):

Das Land Oberösterreich als Straßenerhalter bringt vor, die von ihm im Behördenverfahren aufgezeigten Themen, insbesondere betreffend den neu zu errichtenden Kontenpunkt L1227/L1386 infolge der Neuerrichtung des Brückentragwerks der Überführung L1386 Leondinger Straße (örtliche Bezeichnung Fuchselbachstraße) bei ÖBB km 191,782 seien nach wie vor ungelöst. Somit sei das gegenständliche Vorhaben in seiner vorliegenden Form nach Ansicht des Landes Oberösterreich nicht nur nicht umweltverträglich, sondern verletze es vor allem auch die bP104 in ihren subjektiven Rechten und sei es so bei wertender Gesamtbetrachtung bereits im Hinblick auf § 31f Z 2 bzw Z 3 Eisenbahngesetz 1957 nicht genehmigungsfähig.

Das Land Oberösterreich als Straßenerhalter fühlt sich durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben in näher genannten einfach-gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten verletzt.

Mit Schreiben vom 22.02.2023 nahm das Land Oberösterreich (Straßenverwaltung) als Beschwerdeführerin abermals Stellung und forderte, wie schon in seiner Beschwerde, die Umsetzung des Projektes „VLSA Kreuzung L1227/L1386“ im Zuge des gegenständlichen Vorhabens durch die Konsenswerberin oder zumindest die Vergrößerung der im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens geplanten Brücke der L1386 über die Westbahnstrecke um ein näher beschriebenes Ausmaß, damit der nach Ansicht der Straßenverwaltung für eine VLSA-Kreuzung unbedingt erforderliche Linksabbiegestreifen nachträglich auf der Brücke umgesetzt werden könne.

Die vom Land Oberösterreich als Straßenerhalter prognostizierten Änderungen des Verkehrsaufkommens, die als Begründung der Forderungen des Landes Oberösterreich angeführt werden, werden durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben weder verursacht noch wesentlich verstärkt. Das ergibt sich zweifelsfrei aus den schlüssigen gutachterlichen Ausführungen der nicht-amtlichen Sachverständigen für Verkehr, die zu dem Ergebnis gekommen ist, dass das Vorhaben im angesprochenen Bereich lediglich zu einer Zusatzbelastung zwischen 1 % und 2 % (je nach Tageszeit) führen wird, was geringer ist als die üblichen Schwankungen der Verkehrsstärke und somit als irrelevant zu betrachten ist (siehe Gutachten im Beschwerdeverfahren, S. 32; Präsentation der Sachverständigen für Verkehr in der mündlichen Verhandlung, S. 23). Auch das Land Oberösterreich (bP104) hat in seiner Stellungnahme vom 22.02.2023 eingeräumt (Punkt 3. Der Stellungnahme), dass die in seiner

Beschwerde angesprochene Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Prognosehorizont 2030 in keinem kausalen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben steht.

2.3.26 Zu der durch die Oberösterreichische Landesregierung erteilten Bewilligung:

Wie bP bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, gestützt auf ein Privatgutachten, anmerkten, konnte auf Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens noch nicht ausgeschlossen werden, dass europarechtliche Verbotstatbestände nach der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie erfüllt werden. Vom Bundesverwaltungsgericht wurde daher im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie mit einer ergänzenden Beurteilung dahingehend beauftragt, ob das Einreichprojekt hinsichtlich des Schutzgutes „Tiere und ihre Lebensräume“ aus fachlicher Sicht grundsätzlich umweltverträglich ist. Der Sachverständige (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, S. 120 ff.) kam zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass verschiedene geschützte Säugetiere (Biber, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Weißbrandfledermaus), Vögel (Silberreiher, Weißstorch, Schwarzspecht, Halsbandschnäpper), Reptilien (Zauneidechse) und Amphibien (Wechselkröte, Springfrosch) im Untersuchungsgebiet vorkommen, dass aber Tötungen oder Störungen, die über das normale Lebensrisiko hinausgehen, und die Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der Bau- und Betriebsphase auszuschließen sind (vgl. auch die Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 70 ff.). Hinsichtlich der Zauneidechse (*Iacerta agilis*) wurde aufgrund eines Vorschlages des Sachverständigen eine Auflage (funktionserhaltende Maßnahme) in die UVP-Grundsatzgenehmigung aufgenommen. Artenschutzrechtliche Aspekte, die einer Feststellung der Umweltverträglichkeit entgegenstünden, wurden im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht festgestellt.

Im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens beim Land Oberösterreich wurde eine vertiefende naturschutzrechtliche Prüfung des Vorhabens gemäß § 24f UVP-G 2000 iVm. §§ 5, 6, 10, 14 und 26 ff Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (Oö. NSchG 2001) und § 10 Oö. Alm- und Kulturflächenschutzgesetz durchgeführt, die zu dem Ergebnis führte, dass das Vorhaben unter der Voraussetzung, dass die im Antrag und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Oö. NSchG 2001 steht und nach den anzuwendenden Bestimmungen des UVP-G 2000, des Oö. NSchG 2001 und des Oö. Alm- und Kulturflächengesetzes genehmigungsfähig ist.

Dies ergibt sich aus dem bekämpften Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung (S. 10).

Die naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen, bestehend aus insgesamt sechs Berichten und den zugehörigen Plänen, sind vollständig und entsprechen dem Stand der Technik. Die gewählte Methode, die Bestandserhebungen, die Auswirkungsbeurteilungen und die nach Ansicht der Konsenswerberin erforderlichen Maßnahmen wurden dargestellt und ein Monitoringkonzept erstellt. Die in der Projekteinreichung gewählte Vorgangsweise, die zu behandelnden Sachverhalte in insgesamt sechs Berichten abzuarbeiten, verursacht zwar gewisse Redundanzen, ist aber aus fachlicher Sicht nachvollziehbar.

Dies ergibt sich einerseits aus dem im Beschwerdeverfahren eingeholten naturschutzfachlichen Gutachten (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 127), andererseits aber auch schon aus dem im Behördenverfahren erstellten Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie, vom 15.02.2021, wo der Sachverständige auf S. 32 zu den Bestanderhebungen und der gewählten Methode ausgeführt hat:

„Die Projektwerberin legt ihren Bestandsaufnahmen ein den naturräumlichen Gegebenheiten in diesem intensiv agrarisch und industriell-gewerblich genutzten Vorhabensraum angepasstes Untersuchungsprogramm zugrunde. Der Sachverständige hatte im Grundsatzverfahren weitere Untersuchungen für das Naturschutzverfahren vorgeschrieben. Diese Untersuchungen wurden auf die oa Verhältnisse angepasst durchgeführt und auch auf Nachfrage des SV in der Stellungnahme zum Verbesserungsauftrag vom Jänner 2021 (S3f) nochmals eingehend erläutert. Die Projektwerberin führt dazu aus, dass die Vorgehensweise der aus den vorangegangenen Erhebungen bekannten Strukturarmut der Kulturlandschaft angepasst wurde und der Absicherung von artenschutzrechtlichen Befunden diene. Für den SV ist diese Vorgehensweise plausibel und nachvollziehbar und gewährleistet eine fachlich korrekte Befundaufnahme als Grundlage zur Auswirkungsbeurteilung.

Auch legt die Projektwerberin, dem Stand der Technik entsprechend, ihren Ausarbeitungen die gängigen Richtlinien und Arbeitsanweisungen zB RVSen, Leitfäden des BMLRT etc. zugrunde, sh dazu auch Kap 7, Einlage NS-01.02, NSch EOP, Gegenstand und Aufgabenstellung. Die Projektwerberin verfolgt einen breiten methodischen Ansatz, der einer gesamtheitlichen-landschaftsökologischen Betrachtung entspricht. Alle von der Projektwerberin in ihrer Methode verwendeten Indikatoren und Kriterien sind ausführlich dargelegt und nachvollziehbar.“

Mit den Auswirkungen des Vorhabens setzt sich der Sachverständige auf S. 53 ff. seines Gutachtens vom 15.02.2021 auseinander und kommt dabei zu dem Ergebnis, dass die von der Konsenswerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen für die fachliche Beurteilung ausreichend sind und dass es bei der fachlichen Prüfung zu keinen relevanten Abweichungen gegenüber den Darstellungen und Schlussfolgerungen der Einreichung kommt.

Mit den im Behördenverfahren erhobenen Einwendungen hat sich der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie, in einem eigenen Band („Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie - Auseinandersetzung mit Einwendungen“ vom 15.02.2021) detailliert auseinandergesetzt.

Bereits in seinem Gutachten vom 11.11.2020 hat der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie, zusammenfassend festgestellt, dass die von der Konsenswerberin vorgelegten Ausarbeitungen plausibel und nachvollziehbar sind und dass „keine maßgeblichen Abweichungen in Bezug auf die Einschätzungen der Projektwerberin“ auftreten. Die Auswirkungen des Vorhabens werden vom Sachverständigen insgesamt als „geringfügig nachteilig“ beurteilt (Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz Spezialgebiet Ökologie vom 11.11.2020, S 28).

Auch der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Orts- und Landschaftsbild kam in seinem Gutachten vom 15.12.2020 zu dem Ergebnis, dass die von der Konsenswerberin vorgelegten Unterlagen zum Themenbereich Raumordnung und Landschaftsbild plausibel und nachvollziehbar sind. Konkret hielt der Sachverständige fest (Gutachten zu Landschaftsbild und Erholungswert [gemäß Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001] und zu Alm- und Kulturflächenschutz [gemäß Oö. Alm- und Kulturflächenschutzgesetz] vom 15.12.2020, S. 24):

„Die vorliegenden Unterlagen setzen sich aus den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie vorbereitenden und ergänzenden Grundlagen zusammen. Diese sind bereits im Rahmen des vorangegangenen UVP-Verfahrens zum Themenbereich Raumordnung und Landschaftsbild geprüft worden und haben sich als plausibel und nachvollziehbar erwiesen.

Im Rahmen der aktuellen materienrechtlichen Begutachtung und folgenden Genehmigung wurden die von der Projektwerberin zur Verfügung gestellten Unterlagen zum Einreichoperat entsprechend der weitergehenden inhaltlichen Betrachtung ebenfalls auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft, wobei sich diese ebenfalls als plausibel und nachvollziehbar erwiesen haben.“

Anhand der sachverständigen Ausführungen hat sich daher bereits im Behördenverfahren insgesamt gezeigt, dass die von der Konsenswerberin vorgelegten Einreichunterlagen dem Stand der Technik entsprechen und überdies plausibel und nachvollziehbar sind.

Im Projektraum wurden insgesamt 49 Vogelarten nach der Vogelschutzrichtlinie festgestellt und beurteilt. Im Behördenverfahren wurden im „Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie“ vom 15.02.2021 im Kapitel „Vögel“ (S. 60 ff.) die im Projektraum relevanten Offenlandarten (v.a. Kiebitz) hinsichtlich etwaiger

Beeinträchtigungen umfassend diskutiert, sodass jedenfalls eine ausreichende Beurteilung der im Projektraum vorkommenden Arten nach der Vogelschutzrichtlinie vorliegt.

Obwohl die Beschwerdevorbringen gegen die angefochtene Entscheidung der Oberösterreichischen Landesregierung sich im wesentlichen mit den Einwendungen der nunmehrigen bP im Behördenverfahren decken und auch schon im Behördenverfahren umfassend behandelt wurden (vgl. insbes. „Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz, Spezialgebiet Ökologie - Auseinandersetzung mit Einwendungen“ vom 15.02.2021), wurde im Beschwerdeverfahren eine nochmalige sachverständige Prüfung der naturschutzrelevanten Beschwerdevorbringen vorgenommen. Diese hat zu keinem anderen Ergebnis geführt als das Behördenverfahren.

Insbesondere konnte bestätigt werden, dass in der Vorhabenseinreichung und im Gutachten Naturschutz im Behördenverfahren sämtliche festgestellten geschützten Arten behandelt wurden und bei Berücksichtigung der im Vorhaben vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und der im Gutachten Naturschutz präzisierten Maßnahmen (zB. Bauzeitbeschränkungen) sowie der für die Zauneidechse bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgesehenen CEF-Maßnahme keine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegt (siehe Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 128).

Sämtliche naturschutzfachlich relevanten Beschwerdevorbringen, die teilweise privatgutachterlich unterlegt waren, wurden vom Sachverständigen des Bundesverwaltungsgerichtes behandelt und überzeugend entkräftet (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 129 ff.). Dabei konnte der Sachverständige, da sich auch hier die Beschwerdevorbringen zu einem großen Teil mit den bereits im Behördenverfahren erhobenen und dort behandelten Einwendungen decken, zu einem erheblichen Teil auf die gutachterlichen Ausführungen im Behördenverfahren verweisen.

Zu dem Beschwerdevorbringen, wonach die Bestäubung von Kürbissen durch Hummeln durch vom Vorhaben ausgehende „elektrische“ Felder (aus der in den Beschwerden genannten Einheit μT ist zu schließen, dass nicht elektrische, sondern magnetische Felder gemeint sind) gestört werde, verweist der Sachverständige für Naturschutz zutreffend darauf, dass der Sachverständige für elektrische und magnetische Felder bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren eine vorhabensbedingte Störung des Fluges von Fluginsekten ausgeschlossen hat und dass die Präsenz und Dichte von Hummeln auf Feldern im Vorhabensbereich vor allem von der Zerschneidung der Landschaft sowie von der Verfügbarkeit von Nistplätzen und Nektarpflanzen sowie vom Pestizideinsatz abhängt, während diesbezüglich der Einfluss von elektrischen und magnetischen Feldern „*absolut im Hintergrund*“ steht. Der Sachverständige für Naturschutz kommt daher zu dem Ergebnis, dass sowohl die Errichtung weiterer Oberleitungen im Nahbereich bestehender Oberleitungen als

auch die Errichtung neuer Leitungstrassen zu keinen für Hummeln inakzeptablen Veränderungen der „elektrischen Feld-Landschaft“ führt. Die prognostizierten Dimensionen der magnetischen Flussdichten (24-Stunden-Mittelwert in 11-21 m Abstand zukünftig 3,4 μT) seien zwar vermutlich für Tiere feststellbar, aber mit Sicherheit in keinem für die Tiere schädlichen Bereich. Abnahmen von Hummeldichten auf angrenzenden Feldern durch projektbedingte Veränderungen des Magnetfeldes seien daher aus naturschutzfachlicher Sicht auszuschließen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 136 u.a.; Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 97).

Mit den im naturschutzrechtlichen Behördenverfahren von nunmehrigen bP vorgelegten Gutachten des Privatsachverständigen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (zuletzt „Gutachterliche Stellungnahme zu den Sachverständigengutachten Ökologie/Naturschutz und Landschaftsbild/Erholungswert“ vom Juni 2021) wurden die Sachverständigen des Behördenverfahrens durch die belangte Behörde befasst. Wenn die bP kritisieren, dass die belangte Behörde zwar ihre Sachverständigen mit der „Gutachterlichen Stellungnahme zu den Sachverständigengutachten Ökologie/Naturschutz und Landschaftsbild/Erholungswert“ vom Juni 2021 befasst habe, dann aber ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung und ohne weiteres Parteiengehör die beantragte Bewilligung erteilt habe und im angefochtenen Bescheid lediglich ausführe, dass die behördlichen Sachverständigen ihre Aussagen auch in Kenntnis des Gutachtens von Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB *„sowohl argumentativ als auch im Ergebnis aufrecht“* halten, ist dazu auszuführen, dass der behördlich bestellte Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Fachbereich Ökologie, in der Einleitung zu seiner Stellungnahme festhält, dass der Privatgutachter der nunmehrigen bP in seiner zuletzt vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme die Argumente, die er bereits in seiner Stellungnahme zum Naturschutzzeireichoperat bzw. auch schon davor in anderen Verfahren vorgebracht hat, im Wesentlichen wiederholt (vgl. Zl. 2018-492323/194 im Behördenakt der Oberösterreichischen Landesregierung: *„Der Gutachter der Einwender wiederholt i.w. die Argumente, die er bereits in seiner Stellungnahme zum NSch-EOP bzw. auch schon davor in anderen Verfahrensschritten vorgebracht hat. Neue Argumente werden nicht vorgebracht, die Einwendungen werden nachfolgend mit Verweis auf die entsprechenden Passagen im Fachgutachten Natur- und Landschaftsschutz der Reihe nach diskutiert und ggf. noch erläutert“*). Auch der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Fachbereich Orts- und Landschaftsbild, äußert sich in der Zusammenfassung seiner Stellungnahme ähnlich (vgl. Zl. 2018-492323/187 im Behördenakt der Oberösterreichischen Landesregierung), wo er nach Auseinandersetzung mit den erhobenen Einwendungen resümierend festhält: *„Die hier behandelten Einwendungen haben keine wesentlich neuen Tatsachen vorgebracht. Es waren aufgrund der vorgebrachten Argumente keine neuen zwingenden oder empfohlenen Maßnahmen erforderlich. Die Aussagen aus dem Gutachten im Natur- und Landschaftsschutzverfahren bleiben aufrecht“*.

Diese Aussagen der von der belangten Behörde herangezogenen Sachverständigen können nur dahingehend verstanden werden, dass die von den Einschreibern vorgelegte gutachterliche Stellungnahme vom Juni 2021 keine neuen Aspekte enthält, sondern nur solche für das Verfahren relevante Punkte behandelt, die auch schon vorher vorgebracht wurden und von den Sachverständigen auch schon behandelt wurden.

Der belangten Behörde lagen daher einerseits die Äußerungen der von ihr bestellten Sachverständigen und andererseits die teilweise zu anderen Ergebnissen kommende privatgutachterliche Stellungnahme von Dipl.-Ing. UNGLAUB vom Juni 2021 vor.

Wenn zu einer Frage unterschiedliche fachliche Einschätzungen verschiedener Gutachter vorliegen, hat die Behörde im Zuge der freien Beweiswürdigung darzulegen, warum sie dem einen Gutachten folgt und dem anderen nicht. Diese Vorgangsweise hat die belangte Behörde auf S. 38 ff. des angefochtenen Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung gewählt und dort zu dem vom Privatgutachter der bP relevierten Vogelschlagrisiko ausgeführt, warum sie den von ihr als sowohl dem Grunde nach als auch im Detail als schlüssig und nachvollziehbar erkannten Gutachten der durch die Behörde beigezogenen Gutachter gefolgt ist und nicht der gutachterlichen Stellungnahme von Dipl.-Ing. UNGLAUB:

„So wurde insbesondere – wie dies der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Fachbereich Ökologie, aufzeigt – im Zusammenhang mit dem Themenkreis „Zugfrequenzen/Vogelschlagrisiko“ mehrfach die Bestandssituation an Zugbewegungen mit den Zugfrequenzen bei Projektsrealisierung im Prognosejahr 2025 verglichen.

Dies übersieht jedoch, dass auch im Fall der so genannten Nullvariante, also im Fall des Unterbleibens des antragsgegenständlichen Vorhabens mit einer Steigerung der Zugbewegungen zu rechnen ist. Somit muss für einen Vergleich die Prognosesituation der Nullvariante im jeweiligen Prognosejahr mit der Prognosesituation im Prognosejahr bei Projektsrealisierung herangezogen werden.

Die vom Privatgutachter gewählte Betrachtungsweise lässt daher nicht nur die Differenz zwischen Nullvariante und Projektvariante größer erscheinen als sie im jeweiligen Prognosejahr tatsächlich zu erwarten ist, sondern widerspricht diese Vorgehensweise auch den in umwelt- und anlagenrechtlichen Verfahren, insbesondere in UVP-Verfahren anzulegenden Kriterien (vgl. zudem etwa Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON1.00 § 6 UVP-G RZ 44)“.

Zu den nach Ansicht des Privatsachverständigen Dipl.-Ing. UNGLAUB fehlenden bzw. unzureichenden Visualisierungen führt die belangte Behörde aus:

„Was das vom Privatgutachter im Zusammenhang mit den Bemängelungen angeblich fehlender Visualisierungen etc. ins Treffen geführten VwGH-Erkenntnis vom 26. Juni 2014, 2011/10/0151, betrifft, muss festgehalten werden, dass sich diese Entscheidung auf eine heute in Oberösterreich nicht mehr geltende Rechtslage bezieht. Weder

existiert heute noch der seinerzeit als „Konsensgrundlage“ herangezogene § 9 Oö. NSchG 2001 in der damaligen Form, noch besteht die Legaldefinition des § 3 Z 2 Oö. NSchG 2001 überhaupt mehr.

Mit LGBl. 54/2019 wurde der Natur- und Landschaftsschutz im Bereich von Seen als auch sonstiger Gewässer (§ 9 und § 10 Oö. NSchG 2001) völlig neu geregelt.

Während nach der früheren Rechtslage bereits jeder Eingriff (und zwar im Sinne der Legaldefinition des vormaligen § 3 Abs. 2 Oö. NSchG 2001) grundsätzlich verboten war und für seine Zulässigkeit der in den §§ 9 und 10 geregelten behördlichen Feststellung bedurfte, wurde mit der zuvor genannten Novelle nicht nur die Legaldefinition des § 3 Abs. 2 Oö. NSchG 2001 aufgehoben, sondern auch die Kriterien der Zulässigkeit von bestimmten Maßnahmen im Schutzbereich von Gewässern neu definiert. Insbesondere wurden die Bewilligungspflichten gemäß § 5, als auch einzelne Anzeigepflichten nach § 6 Oö. NSchG 2001 auch im „Gewässerschutzbereich“ als anwendbar erklärt. Zudem wurde auch der, die allgemeinen Genehmigungskriterien des Oö. NSchG 2001 beinhaltende § 14 neu gefasst und seine Genehmigungskriterien auch auf die Fälle der §§ 9 und 10 Oö. NSchG 2001 für anwendbar erklärt.

Demnach gilt heute für sämtliche naturschutzrechtlichen Tatbestände das Kriterium der Störung des Landschaftsbildes.

Dass damit eine nicht unwesentliche Änderung bei der Beurteilung von Sachverhalten eingetreten ist, ist wohl daraus ersichtlich, als dem Begriff Störung schon nach dem allgemeinen Verständnis doch eine erheblich größere Einwirkungsintensität zukommt, als einem (bloßen) Eingriff.

Unabhängig von der Frage, wie weit und ob überhaupt der Privatgutachter mit seiner geübten Kritik im gegenständlichen Fall Belange des „Gewässerschutzes“ anspricht, zumal dem historischen Fall des VwGH ein Verfahren nach dem früheren § 9 Oö. NSchG 2001 zugrunde lag, ist festzuhalten, dass er damit heute nicht mehr anzuwendende Kriterien ins Treffen führt.

Daher vermag der Privatgutachter die Schlussfolgerungen des von der Behörde bestellten nicht amtlichen Sachverständigen im konkreten Zusammenhang nicht zu widerlegen, noch ist sein Vorbringen – insbesondere im Zusammenhang mit den übrigen vorherigen Ausführungen – angetan, die Behörde darin zu erschüttern, im Rahmen ihrer Entscheidung den Argumentationen der von ihr bestellten nicht amtlichen Sachverständigen zu folgen.“

Dass die Behörde, wie die bP dies behaupten, sich mit der „Gutachterlichen Stellungnahme zu den Sachverständigengutachten Ökologie/Naturschutz und Landschaftsbild/Erholungswert“ vom Juni 2021 nicht auseinandergesetzt hätte und „mit keinem Wort“ darauf eingegangen wäre, trifft offensichtlich nicht zu. Für den erkennenden Senat ist aufgrund der Begründung der belangten Behörde nachvollziehbar, warum die Behörde ihren eigenen Sachverständigen und nicht dem Privatgutachter der nunmehrigen bP gefolgt ist.

Soweit von den bP vorgebracht wird, dass gebrauchter Gleisschotter für Maßnahmen nicht geeignet sei, ist auf Nebenbestimmung 2.4. des Bescheides der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/197-St zu verweisen, wo festgelegt wurde, dass *„Die Verwendung von ehemaligem Gleisschotter für die Herstellung von Schotterbänken und weiteren Strukturelementen [...] nur dann zulässig“* ist, *„wenn die Zulässigkeit nach den sonstigen Rechtsvorschriften insbesondere den abfallrechtlichen Vorschriften gegeben ist“*. Die entsprechenden Maßnahmenbeschreibungen der in den Einreichunterlagen NS-01.23, Kapitel 4.1.7.2., Einzelmaßnahmen Ökologische Ausgleichsfläche Brache – Initialentwicklung, vorgesehenen Maßnahmen 1.15 und 1.40 sowie der in Einlage NS-01.23, Kapitel 4.1.7.2., Einzelmaßnahmen Ökologische Ausgleichsfläche Brache – Initialentwicklung, vorgesehenen Maßnahme 1.31 wurden entsprechend adaptiert.

Zum Vorbringen, dass es durch die geplante Errichtung der Maßnahme 1.37 (Mischfläche – Allee – Hochstammpflanzung) zu unzumutbaren Beschattungen und Wasserentzug auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen komme und die Ehegatten KIRCHMAYR diese Maßnahme auf ihren Grundstücken und auf dem an ihr Grundstück Nr. 1527/1, EZ 25, KG 45307 Neubau angrenzenden Böschungsbereich ablehnen, hat der Sachverständige für Naturschutz klargestellt, dass die angesprochenen Baumpflanzungen nicht auf Grundstücken der Einschreiter (Familie KIRCHMAYR) erfolgen (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 97).

Auch die Befürchtungen von Fam. Hannes MAYRHOFER und Hr. Reinhard LEHNER, dass die Grundstücke Nr. 1660/1, EZ 493, KG 45307 Neubau und Nr. 663, EZ 342, KG 45303 Freiling für Ausgleichsflächen in Anspruch genommen werden könnten, sind unberechtigt, da diese Grundstücke nicht für Ausgleichsflächen beansprucht werden (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 97).

Mit den zuletzt von bP vorgelegten Ausführungen des Privatsachverständigen Dipl.-Ing. UNGLAUB, die sich zu einem erheblichen Teil mit bereits im Behördenverfahren vom Privatsachverständigen erstatteten gutachterlichen Äußerungen decken, hat sich der Sachverständige des Bundesverwaltungsgerichtes für Naturschutz, Dipl.-Ing. Oliver RATHSCHÜLER, auch in der mündlichen Beschwerdeverhandlung auseinandergesetzt. Im Einzelnen führte er in der Verhandlung anhand der folgenden, das diesbezügliche Vorbringen vollständig abarbeitenden Punkte detailliert und nachvollziehbar aus, warum aus seiner fachlichen Sicht die Mehrzahl der vom Privatsachverständigen formulierten Bedenken nicht berechtigt sind. Mit diesen Argumenten vermochte er den erkennenden Senat zu überzeugen.

Zunächst stellte der Sachverständige für Naturschutz die wesentlichen Gutachtenergebnisse seiner Gutachterlichen Stellungnahme vom 17.01.2023 dar und bekräftigte neuerlich, dass sämtliche Arten nach der Vogelschutz-RL im Projektraum – 49 Vogelarten – ausreichend

beurteilt seien. Wie bereits in seinem Gutachten festgehalten, seien zusätzliche Maßnahmen und/oder eine Änderung von Maßnahmen nicht erforderlich (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 96).

Zum Tötungsrisiko des Kiebitzes infolge möglicher Kollisionen mit dem Bahnverkehr verwies der Sachverständige für Naturschutz auf seine Gutachterliche Stellungnahme vom 17.01.2023 und führte überzeugend und nachvollziehbar aus, dass die Regenrückhalte- und Versickerungsbecken jeweils sehr kurze Entleerungszeiten (zwischen wenigen und maximal 48 Stunden) hätten und – im Gegensatz zu dem vom Privatsachverständigen beispielsweise angeführten „Fischteich mit schlammigem Untergrund“ – an der Sohle und an den Böschungen begrünt und randlich zumindest teilweise bepflanzt seien; zudem seien alle im für den Kiebitz relevanten Verschwenkungsbereich gelegenen Becken durch eine mindestens zwei Meter hohe Lärmschutzwand von der Bahn getrennt. Daher würden die vom Privatsachverständigen relevierte Anlockwirkung der Regenrückhaltebecken und die daraus resultierende kollisionserhöhende Wirkung für den Kiebitz nicht vorliegen. Für das Bundesverwaltungsgericht sind diese Ausführungen, die konkret und Punkt für Punkt auf die geäußerten Bedenken eingehen, schlüssig und überzeugend und vermögen die privatgutachterlichen Einwände zu zerstreuen, zumal der Privatsachverständige den Ausführungen des Sachverständigen für Naturschutz nichts Substantiiertes mehr entgegengesetzte (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 102).

Ebenso schlüssig und für das Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar zeigte der Sachverständige für Naturschutz unter Heranziehung des aktuellen „Brutvogelatlas OÖ 2020“, demzufolge der Kiebitz in der östlichen Niederungslandschaft Oberösterreichs praktisch alle Rasterfelder der Untersuchungsquadranten belegt, auf, dass – anders als der Privatsachverständige befürchtet – genug Brut- und Aufzuchthabitate für den Kiebitz in Gestalt geeigneter Biotopmosaike im relevanten Gebiet vorhanden sind. Dass der Gerichtssachverständige hierbei keine exakten Angaben dazu machen konnte, *„wo, wie viele und in welcher Größe solche geeigneten Biotopmosaike im Umfeld des Brutverbandes westlich des Flughafens vorhanden“* sind, wie vom Privatsachverständigen gefordert (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 103), schadet nach Ansicht des erkennenden Senates nicht. Für das Bundesverwaltungsgericht hat der Sachverständige für Naturschutz – nicht zuletzt durch den hier referierten Verweis auf den „Brutvogelatlas OÖ 2020“ – überzeugend und nachvollziehbar dargetan, wieso im hier relevanten Gebiet eine Lebensraumeignung für den Kiebitz nach wie vor gegeben ist. Das Bundesverwaltungsgericht folgt daher auch hier den klaren und schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Naturschutz.

Zum privatgutachterlichen Einwand, dass aufgrund einer signifikanten Erhöhung der Zugfrequenzen und -geschwindigkeiten in Verbindung mit den zum Teil nur zwei Meter hohen

Lärmschutzwänden kein ausreichender Kollisionsschutz für Vögel gegeben sei, verwies der Sachverständige für Naturschutz zutreffend darauf, dass im Planfall fast die gesamte Strecke zwischen Linz und Marchtrenk mit Lärmschutz ausgestattet sei, dessen Höhe bis maximal 5,5 Meter reiche, weswegen er die Lärmschutzwände jedenfalls als wirksame kollisionsmindernde Einrichtungen ansehe (siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 99). Aus Sicht des Gerichtssachverständigen liege zudem keine relevante Erhöhung bei den Zugfrequenzen und Geschwindigkeiten vor, sodass dieser Faktor nicht berücksichtigt wurde. Dies ist schon deshalb überzeugend, weil nach dem Stand der Technik für die Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens der Maßnahmenplanfall (Situation mit Vorhaben) im Prognosezeitpunkt (Zeitpunkt der Inbetriebnahme oder ein noch weiter in der Zukunft liegender Zeitpunkt) mit dem Nullfall (Situation im Prognosezeitpunkt ohne Vorhaben) zu vergleichen ist (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 6 UVP-G Rz 13) und nicht, wie der Privatsachverständige vermeint, mit dem Ist-Zustand im Zeitpunkt der Antragstellung.

Ein „grundsätzlich gegebenes erhöhtes Kollisionsrisiko“ darzutun, ist dem Privatsachverständigen, dessen Ausführungen – wie bereits erwähnt – in wesentlichen Teilen deckungsgleich mit den im Behördenverfahren erhobenen sind, nicht gelungen. Für das Bundesverwaltungsgericht lassen die Erläuterungen des Sachverständigen für Naturschutz auch mit Blick auf die von diesem dargelegten Verhaltensmerkmale der jeweiligen Arten nach der Bestimmungsliteratur (ua: „Kiebitz: umfliegt aktiv Hindernisse“, siehe Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 99) keinen Zweifel offen, dass die vorgesehenen Lärmschutzwände tatsächlich gegen eine Erhöhung des Kollisionsrisikos (nicht nur für den Kiebitz, sondern auch für Rebhuhn, Wachtel und Feldlerche) wirksam sind.

Gleiches gilt hinsichtlich der vom Privatsachverständigen angegebenen Trenn- und Barrierewirkung der Trasse für die Brut und Aufzucht des Kiebitzes. Der Privatsachverständige hatte moniert, dass dem Gutachten des Sachverständigen für Naturschutz nicht zu entnehmen sei, „*ob die in der Abbildung dargestellten Kiebitzvorkommen nach Errichtung der Verschwenkungstrasse weiterhin eines für die Jungenaufzucht geeignetes Biotopmosaik vorfinden*“ („Gutachterliche Stellungnahme zum Sachverständigengutachten v. 17.01.2023 im Rahmen des Beschwerdeverfahren vor dem BVwG“ vom 27.02.2023, S. 25). Dem trat der Sachverständige für Naturschutz – für das Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar – damit entgegen, dass von einer relevanten Trenn- und Barrierewirkung der Trasse für Bruthabitate des Kiebitzes wegen der spezifischen, jährlichen Erneuerung der Brutplatzwahl im Brutgebiet nicht auszugehen sei (siehe Verhandlungsschrift S. 100 f). Diese Ausführungen des Sachverständigen für Naturschutz vermögen das Bundesverwaltungsgericht davon zu überzeugen, dass die vom Privatsachverständigen besorgten Wirkungen der Trasse für den Kiebitz (und auch für die übrigen relevanten Arten des Offenlandes) nicht vorliegen.

Einig waren sich der Sachverständige für Naturschutz und der Privatsachverständige schließlich darin, dass – unter Berücksichtigung des besonderen Schutzerfordernisses für den Kiebitz und mit Blick darauf, dass ein (verlängerte Zweitbruten bis in die zweite Maihälfte bewirkender) Brutausfall der Erstbrut auch auf andere Faktoren als die Landbewirtschaftung zurückzuführen sein könnte – eine Bauzeitbeschränkung bis zum 20. Mai angezeigt ist (siehe Verhandlungsschrift S. 103; Nebenbestimmung 114. der gegenständlichen Entscheidung), sodass für das Bundesverwaltungsgericht kein Anlass besteht, an der insoweit übereinstimmenden Meinung des Sachverständigen für Naturschutz und des Privatsachverständigen zu zweifeln.

3 Rechtliche Beurteilung:

3.1 Zur Zuständigkeit:

Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG entscheiden die Verwaltungsgerichte über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG i.V.m. § 40 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Dies gilt für die konzentrierten Genehmigungsbescheide nach dem zweiten Abschnitt ebenso wie für sämtliche teilkonzentrierten Genehmigungsbescheide nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000, auch für die von der Landesregierung nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, oder auf Grund alter Rechtslage von einer anderen Behörde, etwa einer Bezirksverwaltungsbehörde oder dem Landeshauptmann zu erlassenden Bescheide (RV 2252 Blg NR 24. GP, Erläuterungen zu § 40 UVP-G 2000; VfGH 03.12.2014, E 1230/2014-8; VwGH 26.06.2014, 2013/03/0062; siehe auch Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 26.09.2014, W104 2008363-1/15E).

Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 liegt in Genehmigungsverfahren Senatszuständigkeit vor.

Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG geregelt (§ 1). Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles,

die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrgesetzes – AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 – DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

Gemäß § 31 Abs. 1 VwGVG erfolgen die Entscheidungen und Anordnungen durch Beschluss, soweit nicht ein Erkenntnis zu fällen ist.

3.2 Zur Beschwerdelegitimation und Rechtzeitigkeit der Beschwerden:

Gemäß § 7 Abs. 4 Z 1 VwGVG beträgt die Frist zur Erhebung einer Beschwerde gegen den Bescheid einer Behörde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG vier Wochen und beginnt in den Fällen des Art. 132 Abs. 1 Z 1 B-VG dann, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer zugestellt wurde, mit dem Tag der Zustellung, wenn der Bescheid dem Beschwerdeführer nur mündlich verkündet wurde, mit dem Tag der Verkündung.

Beschwerde an das Verwaltungsgericht können gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG nur Personen erheben, die in ihren Rechten verletzt zu sein behaupten.

Nach Art. 132 Abs. 1 B-VG können nach der nunmehr als ständig anzusehenden Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs grundsätzlich nur diejenigen natürlichen oder juristischen Personen eine solche Beeinträchtigung von Rechten mit Beschwerde bei einem VwG geltend machen, denen in einem vorangegangenen Verwaltungsverfahren Parteistellung zukam oder zuerkannt wurde. Dies kann nur auf jene Personen zutreffen, die bereits im vorangegangenen Verwaltungsverfahren Parteistellung hatten oder haben hätten müssen, oder denen diese Befugnis aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zukommt (vgl. hierzu *Eberhard/Ranacher/Weinhandl*, Rechtsprechungsbericht: Landesverwaltungsgerichte, Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichtshof, ZfV 3/2016, 369).

Es ist davon auszugehen, dass der Parteibegriff nach dem VwGVG jeweils demjenigen Parteibegriff entspricht, der in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren Geltung hat (vgl. *Fister/Fuchs/Sachs*, Verwaltungsgerichtsverfahren² [2018], § 18 VwGVG, Rz 4).

Parteistellung im Verwaltungsverfahren und die Befugnis zur Beschwerdeerhebung an ein Verwaltungsgericht hängen nach der innerstaatlichen Rechtslage somit unmittelbar zusammen. Der Verlust der Parteistellung im Verfahren vor der Verwaltungsbehörde führt daher in einem Bewilligungsverfahren auch zum Verlust der Beschwerdelegitimation an das Verwaltungsgericht (VwGH 20.12.2019, Ro 2018/10/0010, Rz. 17, mwN.).

Eine Projektänderung ermöglicht neue Einwendungen nicht in den Bereichen, in denen das bisherige Projekt überhaupt nicht geändert worden ist. Bei einer Einschränkung des Vorhabens oder bei Projektänderungen ausschließlich im Interesse des Nachbarn oder bei solchen Änderungen des Gegenstandes, bei welchen eine Berührung subjektiv-öffentlicher Rechte des Nachbarn von vornherein ausgeschlossen ist und eine Verbesserung der Nachbarstellung offenkundig eintritt, ist eine bereits früher eingetretene Präklusion (bzw. ein Verlust der Parteistellung) weiter als gegeben anzunehmen (vgl. VwGH 30.09.2010, 2008/07/0171, mwN.).

Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrags gemäß § 13 Abs. 8 AVG nach Anberaumung (Kundmachung) der mündlichen Verhandlung haben nur dann keine Auswirkungen auf die Präklusionsfolgen, wenn durch die Änderung die subjektiven Rechte der Parteien im Verhältnis zum ursprünglich eingebrachten Antrag (=kundgemachter Verfahrensgegenstand) in keiner Weise betroffen sein können. Das trifft beispielsweise auf jene Modifikationen zu, durch die der Verfahrensgegenstand eingeengt und damit eine mögliche Betroffenheit der Parteien in subjektiven Rechten vermindert, zumindest nicht ausgeweitet wird (VwGH 26.06.2014, 2011/06/0040).

Die Parteistellung präkludierter Parteien lebt auch durch nach § 13 Abs. 8 AVG zulässige Projektänderungen *ex nunc* wieder auf, wenn neue subjektive Rechte der Beteiligten berührt sind oder wenn die Parteien in ihren bereits tangierten Rechten anders als nach dem ursprünglichen Antrag betroffen werden, weil sie bezüglich des geänderten Teils des Verfahrensgegenstandes noch nicht die Möglichkeit hatten, sich zu verschweigen und dadurch die Parteistellung zu verlieren. Für das Wiederaufleben der Parteistellung ist nicht entscheidend, ob es durch die Maßnahme tatsächlich zu einer Verbesserung (für den Beschwerdeführer) kommt, sondern lediglich, ob die Maßnahme – im Vergleich zum bisherigen Projekt – geeignet ist, die subjektiv-öffentlichen Rechte des Beschwerdeführers nachteilig zu beeinflussen (vgl. dazu VwGH 26.06.2019, Ra 2017/04/0013, Rz. 19, unter Hinweis auf Kommentarliteratur).

Gemäß § 18 VwGVG ist Partei auch die belangte Behörde.

Den beschwerdeführenden Parteien kommen im Verfahren unterschiedliche Rechte zu:

Gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 haben in den Genehmigungsverfahren nach § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Nachbarn) Parteistellung. Die im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen (der Umweltschutzbeauftragte, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, Standortgemeinden und Bürgerinitiativen) haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 UVP-G 2000 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof, Bürgerinitiativen auch Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Die bP5 bis bP102 und bP104 bis bP108 sind Nachbarn gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 iVm. § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000.

Bei den bP2 und bP4 handelt es sich um Bürgerinitiativen, die aufgrund der Unterstützung einer Stellungnahme gem. § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 im behördlichen Genehmigungsverfahren durch die erforderliche Anzahl berechtigter Personen gem. § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 Parteistellung im UVP-Verfahren und Beschwerdebefugnis erlangt haben. Sie sind aufgrund dieser Bestimmung berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Bei der bP1, der bP3 sowie der bP 103 handelt es sich um Standortgemeinden gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000. Sie sind daher berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Außerdem machen die bP1, die bP3, die bP 103 und die bP104 geltend, als Grundeigentümer und damit Nachbarn gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 iVm. § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 betroffen zu sein.

Für das Bundesverwaltungsgericht haben sich keine gegen die Zulässigkeit der Beschwerden sprechenden Anhaltspunkte ergeben.

3.2.1 Beschwerden gegen den Bescheid der BMK:

Der Bescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, wurde am 08.10.2021 mit Edikt vom 05.10.2021 (GZ. 2021-0.691.233), veröffentlicht im Internet auf der Website der belangten Behörde sowie in den „Oö. Nachrichten“ und in der Oberösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und damit in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer in den betroffenen Gemeinden verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung kundgemacht und bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Der angefochtene Bescheid gilt gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 mit Ablauf von 2 Wochen, sohin also mit 22.10.2021 auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt haben.

Gemäß § 7 Abs. 4 Z 1 VwGVG beträgt die Frist zur Erhebung einer Beschwerde gegen den Bescheid einer Behörde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG vier Wochen und beginnt mit Zustellung des Bescheides an den Beschwerdeführer bzw. mit dem Tag der mündlichen Verkündung. Beschwerden waren daher bis 19.11.2021 einzubringen. Alle Beschwerden wurden innerhalb der genannten Frist erhoben und sind daher rechtzeitig.

3.2.2 Beschwerden gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung:

Der Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, AUWR-2018-492323/197-St, wurde am 27.10.2021 mit Edikt vom 19.10.2021, GZ. AUWR-2018-492323/199-St, bzw durch Kundmachung dieses Ediktes im Internet auf der Website der belangten Behörde, sowie im „Volksblatt“ und in der Oberösterreich-Ausgabe der Tageszeitung „Österreich“ und damit in einer Tageszeitung sowie in einer im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer in den betroffenen Gemeinden verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung kundgemacht.

Der angefochtene Bescheid gilt gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 mit Ablauf von 2 Wochen, sohin also mit 10.11.2021 auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt haben.

Hinsichtlich der vierwöchigen Beschwerdefrist ist zu beachten, dass das Ende dieser Frist im konkreten Fall auf den 08.12.2021 und sohin auf einen gesetzlichen Feiertag (Mariä Empfängnis) gefallen wäre. Es gilt daher gemäß § 33 Abs. 2 AVG der nächste Tag, der nicht ein Samstag, Sonntag, gesetzlicher Feiertag, Karfreitag oder 24. Dezember ist, als letzter Tag der Frist. Im konkreten Fall war dies der 09.12.2021. Alle Beschwerden wurden innerhalb der genannten Frist erhoben.

3.3 Zum Verfahrensgegenstand:

Verfahrensgegenstand ist das von der Konsenswerberin eingereichte Projekt. Wie sich aus den Einreichunterlagen ergibt, plant die Konsenswerberin die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz – Marchtrenk“. Am 22.12.2014 stellte sie einen Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 23b Abs. 1, § 24 und § 24f UVP-G 2000 sowie auf Erteilung der Bewilligung im Grundsatzgenehmigungsverfahren (nunmehr: der grundsätzlichen Genehmigung) nach §§ 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 iVm. § 3 Abs. 2 HIG.

Nach rechtskräftigem Abschluss des Grundsatzgenehmigungsverfahrens (Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E), in dem auch gemäß § 3 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) der Trassenverlauf bestimmt wurde, erteilte die BMK als UVP-Behörde mit Bescheid vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, die Detailgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs. 11 UVP-G 2000; die Oberösterreichische Landesregierung erteilte nach Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 mit Bescheid vom 19.10.2021, Zl. AUWR-2018-492323/197-St, die Bewilligung nach § 24f UVP-G 2000 in Verbindung mit §§ 5, 6, 10, 14 und 26 ff Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (Oö. NSchG 2001) und § 10 Oö. Alm- und Kulturflächenschutzgesetz.

Ob dies zu Recht erfolgt ist, ist „Sache“ des gegenständlichen Beschwerdeverfahrens.

3.4 Zur Verbindung der Beschwerdeverfahren zur gemeinsamen Entscheidung:

Das Bundesverwaltungsgericht kann gemäß § 17 VwGVG iVm. § 39 Abs. 2 AVG unter Bedachtnahme auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis mehrere in seine Zuständigkeit fallende Rechtssachen zur gemeinsamen Entscheidung verbinden, soweit dies im Rahmen der Geschäftsverteilung möglich ist.

Die Verbindung von Verwaltungssachen geschieht durch Verfahrensordnung (§ 39 Abs. 2 letzter Satz AVG; VwGH 17.07.2017, Ra 2017/11/0156; VfGH 28.09.2004, B406/04) in Form eines verfahrensleitenden Beschlusses (VwGH 17. 7. 2017, Ra 2017/11/0156) und liegt – außer im Fall des § 39 Abs. 2b AVG - im Ermessen der Behörde bzw. – aufgrund von § 17 VwGVG – des Verwaltungsgerichtes. Gemäß § 39 Abs. 2 letzter Satz AVG hat sich die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Damit soll etwa die mehrfache Aufnahme der gleichen

Beweise erspart bleiben. Dies gilt auch für die Verwaltungsgerichte, weil auch diese - wie sich etwa aus § 28 VwGVG ergibt - die Frage der Verfahrensökonomie zu beachten haben (vgl. VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058).

Verfahrensleitende Beschlüsse müssen weder begründet noch den Parteien zugestellt werden (vgl. etwa VwGH 26.09.2017, Ra 2017/05/0158) und bedürfen auch keiner eigenständigen Rechtsbelehrung (vgl. *Fister/Fuchs/Sachs*, Verwaltungsgerichtsverfahren², § 31 VwGVG Rz 10).

Die in der mündlichen Verhandlung am 16.03.2023 zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbundenen Beschwerdeverfahren betreffen das selbe Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk". In beiden Beschwerdeverfahren sind weitgehend die gleichen Tatsachen- und Rechtsfragen entscheidungswesentlich, es sind fast durchwegs die selben Beschwerdeführer aktiv geworden, und die gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung erhobenen Beschwerden sind zum Großteil fast deckungsgleich mit den gegen den Detailgenehmigungsbescheid der BMK eingebrachten Beschwerden. Daher konnten die Beschwerdeverfahren, die der selben Gerichtsabteilung des Bundesverwaltungsgerichtes zugewiesen wurden, aus Zweckmäßigkeitsgründen zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden werden.

3.5 Zu A) I.1. – Teileinstellung des Beschwerdeverfahrens:

Gemäß § 7 Abs. 2 VwGVG ist eine Beschwerde nicht mehr zulässig, wenn die Partei nach Zustellung oder Verkündung des Bescheides ausdrücklich auf die Beschwerde verzichtet hat. Eine Zurückziehung der Beschwerde durch den Beschwerdeführer ist in jeder Lage des Verfahrens ab Einbringung der Beschwerde bis zur Erlassung der Entscheidung möglich (*Eder/Martschin/Schmid*, Das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte, § 7 VwGVG, K 6).

Dasselbe folgt sinngemäß aus § 17 VwGVG iVm. § 13 Abs. 7 AVG.

Die Annahme, eine Partei ziehe die von ihr erhobene Berufung zurück, ist nur dann zulässig, wenn die entsprechende Erklärung keinen Zweifel daran offen lässt. Maßgebend ist daher das Vorliegen einer in dieser Richtung eindeutigen Erklärung (vgl. z.B. VwGH 22.11.2005, 2005/05/0320, zur insofern auf die Rechtslage nach dem VwGVG übertragbaren Judikatur zum AVG).

Solche eindeutige Erklärungen liegen gegenständlich vor, da die in Spruchpunkt A) I.2. dieser Entscheidung genannten beschwerdeführenden Parteien im Wege ihrer rechtsfreundlichen

Vertretungen die Zurückziehung der Beschwerden eindeutig zum Ausdruck gebracht haben.

Konkret wurden die Beschwerden des Andreas WURM (bP20), der Daniela WURM (bP21), der Ilse WURM (bP22), des Jonas Hans WURM (bP23) und des Samuel WURM (bP24) mit Schriftsatz vom 25.03.2022 durch ihre rechtsfreundliche Vertretung zurückgezogen.

Mag. Barbara THALLINGER (bP105), Bernhard THALLINGER (bP106), Monika MEIER (bP107) und Franz MEIER (bP108) haben im Wege ihrer rechtsfreundlichen Vertretung ihre gemeinsame Beschwerde mit Schreiben vom 07.07.2022 zurückgezogen.

Die Beschwerden der Margarethe JUNGMEIR (bP96) wurden mit Schriftsätzen vom 12.08.2022 durch die rechtsfreundliche Vertretung der bP zurückgezogen.

Die Beschwerden der Elfriede GERNER (bP100) wurden mit Schriftsätzen vom 24.10.2022 durch die rechtsfreundliche Vertretung der bP zurückgezogen.

Die Beschwerden des Ing. Horst R. KIRCHMAYR (bP33), der Sigrid KIRCHMAYR (bP34) und des Jakob KIRCHMAYR (bP35) wurden mit Schriftsätzen vom 20.02.2023 durch die rechtsfreundliche Vertretung der bP zurückgezogen.

Die Beschwerden des Dipl.-Ing. Christian BÖHM (bP45) wurden im Wege seiner rechtsfreundlichen Vertretung mit Schreiben vom 03.03.2023 zurückgezogen.

In welchen Fällen „das Verfahren einzustellen“ ist (§ 28 Abs. 1 VwGVG), regelt das VwGVG nicht ausdrücklich. Die Einstellung steht nach allgemeinem Verständnis am Ende jener Verfahren, in denen ein Erledigungsanspruch nach Beschwerdeeinbringung verloren geht, worunter auch der Fall der Zurückziehung der Beschwerde zu subsumieren ist (vgl. *Fister/Fuchs/Sachs, Verwaltungsgerichtsverfahren*² (2018) § 28 VwGVG, Anm. 5).

Es war daher hinsichtlich der Beschwerden derjenigen bP, die ihre Beschwerden bis zur Erlassung der gegenständlichen Entscheidung zurückgezogen haben, die Einstellung des Beschwerdeverfahrens zu beschließen.

3.6 Zu A) I.2. – Ersatzlose Behebung der aufgrund der Anträge auf Genehmigung der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahnen ergangenen Entscheidungen:

§ 13 AVG lautet auszugsweise:

„Verkehr zwischen Behörden und Beteiligten Anbringen

§ 13. [...]

(7) Anbringen können in jeder Lage des Verfahrens zurückgezogen werden.“

In seinem Erkenntnis vom 25.06.2021, Ro 2019/05/0018, legte der Verwaltungsgerichtshof dar, dass die Bestimmung des § 13 Abs. 7 AVG, wonach Anbringen in jeder Lage des Verfahrens zurückgezogen werden können, sich auf alle Arten von Verfahrenshandlungen beziehe, mit denen Beteiligte an eine Behörde herantreten können (vgl. etwa VwGH 06.07.2016, Ra 2016/08/0041).

Die Zurückziehung eines Antrages sei so lange zulässig, als dieser noch unerledigt sei und daher noch zurückgezogen werden könne (vgl. VwGH 25.07.2013, 2013/07/0099). Dies bedeute für jene Fälle, in denen der verfahrenseinleitende Antrag auf die Einleitung eines mit Bescheid abzuschließenden Verfahrens gerichtet ist, dass eine Antragszurückziehung bis zur Bescheiderlassung, im Fall einer Berufung auch bis zur Erlassung des Berufungsbescheides, möglich sei (vgl. VwGH 29.03.2001, 2000/20/0473; VfGH 30.11.1999, B 2098/98). Diese zum früheren Berufungsverfahren vor den Verwaltungsbehörden ergangene Rechtsprechung sei auf das seit 01.01.2014 bestehende Beschwerdeverfahren vor den Verwaltungsgerichten zu übertragen (vgl. VwGH 05.03.2015, Ra 2014/02/0159).

Der Antragsteller hat das Recht, über seinen Antrag zu disponieren und ihn zurückzuziehen (vgl. dazu explizit etwa VwGH 26.05.2014, 2013/08/0199), wobei es auf die Motive des Antragstellers für die Zurückziehung seines Antrages nicht ankommt (vgl. VwGH 24.06.2014, 2011/05/0098). Die ausdrückliche Zurückziehung eines Antrages wird als prozessuale Willenserklärung mit dem Einlangen bei der zuständigen Behörde wirksam und damit unwiderruflich (vgl. VwGH 23.07.2009, 2008/05/0241; 11.12.2002, 2002/03/0248, jeweils mwN.).

Die Zurückziehung des ursprünglichen verfahrenseinleitenden Antrages während des anhängigen Beschwerdeverfahrens bewirkt den (nachträglichen) Wegfall der Zuständigkeit der Behörde zur Erlassung des Bescheides und damit die nachträgliche Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides. Das Verwaltungsgericht hat in einem solchen Fall den erstinstanzlichen Bescheid ersatzlos zu beheben, andernfalls es seine Entscheidung mit Rechtswidrigkeit belasten würde. Eine inhaltliche Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages ist mit dessen rechtzeitiger und zulässiger Zurückziehung ausgeschlossen.

Die angefochtenen Entscheidungen der belangten Behörden über die Anträge auf Genehmigung der Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahnen sind daher aufgrund der Zurückziehung der verfahrenseinleitenden Anträge wegen (nachträglicher) Rechtswidrigkeit dieser Entscheidungen ersatzlos zu beheben.

Aus dem in der mündlichen Verhandlung am 16.03.2023 von der Konsenswerberin übergebenen Plankonvolut („Abgrenzung Antragsgegenstände“), das als Beilage ./4 zur Verhandlungsschrift genommen wurde, ist ersichtlich, welche Teile (LILO) nach dem Willen

der Konsenswerberin nicht mehr Antragsgegenstand sein sollen, sodass die die Linzer Lokalbahn betreffenden Anlagenteile im Verfahren nur als Beurteilungsgegenstand verbleiben.

3.7 Zum behaupteten Erfordernis einer neuerlichen UVP im Detailgenehmigungsverfahren:

Gemäß § 23b Abs. 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist für den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (vormals: der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie) hat gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen und dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Die Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist in einer integrativen Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen bestimmter Vorhaben anhand der umweltrechtlichen Parameter zu sehen (vgl. RV 269 BlgNR 18. GP zu § 1). Das UVP-Verfahren für das beschwerdegegenständliche Vorhaben dient dem Ziel, den Schutz der Umwelt zu berücksichtigen und im Sinne des Vorsorgeprinzips vorbeugend Beeinträchtigungen der Umwelt zu vermeiden. Das eingereichte Vorhaben war einer integrativen Gesamtbeurteilung seiner Umweltauswirkungen zu unterziehen, die auch den Wechselwirkungen verschiedener Auswirkungen Rechnung trägt (*Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G: Kommentar, § 1 UVP-G 2000 Rz 1*). Die Auswirkungen des Vorhabens sind festzustellen, zu beschreiben und fachlich zu bewerten (vgl. § 1 Abs. 1 UVP-G 2000), wobei als Maßstab für die Bewertung die Genehmigungstatbestände der anzuwendenden Materiengesetze und die Genehmigungskriterien des (für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken) § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 heranzuziehen sind.

Nach dem UVP-G 2000 ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung, d.h. eine Prüfung der ökologischen Folgen eines Vorhabens durchzuführen. Eine Sozialverträglichkeitsprüfung (*B. Davy, ÖJZ 1985, 513*) oder eine wirtschaftliche Bedarfsprüfung (*US 04.01.2005, 9B/2004/8-53 „Saalfelden“; US 03.08.2000, 3/1999/5-109 „Zistersdorf“*) ist nicht Teil der UVP, sondern kann nur durchgeführt werden, wenn dies in den mitanzuwendenden Materiengesetzen

angeordnet wird. Für die Entscheidung über die Umweltverträglichkeit ist es auch irrelevant, ob das Vorhaben in den betroffenen Gemeinden politisch opportun erscheint (*Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 2).

In der UVP ist eine Untersuchung der in § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter durchzuführen, während andere, wie z.B. politische, soziale, regionalwirtschaftliche oder volkswirtschaftliche Interessen außer Betracht zu bleiben haben (vgl. *Lindner/Sladek*, Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP, RdU-UT 2010/18 und 2010/23; *Altenburger/N. Raschauer*, Umweltrecht Kommentar, § 1 Rz 12; *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 1 UVP-G Rz 15). Derartige, nicht die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 betreffende Interessen können allenfalls im Rahmen der Interessenabwägung nach § 17 Abs. 5 bzw. § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 oder in mitanzuwendenden Materienbestimmungen eine Rolle spielen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 1 UVP-G Rz 11). Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass es nach dem UVP-G 2000 nicht Aufgabe der Alternativenprüfung iSd § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist, umweltpolitische Gesamtkonzepte zu prüfen (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215, 0224, 0286).

Im Verfahren waren daher die konkreten Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 89/2000 genannten Schutzgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten (VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170; *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 1 UVP-G Rz 6), wobei nicht nur die Betriebs-, sondern auch die Bauphase zu berücksichtigen ist (vgl. VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170; *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 1 UVP-G Rz 12). Dies ist u.a. durch die Beiziehung von Sachverständigen erfolgt. Als Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt sind alle Einflussnahmen auf die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanzen (einschließlich deren Lebensräume), Boden, Wasser, Luft und Klima, die Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter anzusehen (*C. Baumgartner/Petek*, UVP-G 45).

3.8 Zum Verhältnis Grundsatzgenehmigung – Detailgenehmigung:

Gemäß § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 kann die Behörde im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind, und die Behandlung einzelner Fragen oder Bereiche dem bzw. den Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten. Welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten werden, wird durch den Projektwerber in seinem Antrag bestimmt. Es ist daher u.a. möglich, im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren alle Detailgenehmigungsvoraussetzungen mit Ausnahme einer Detailgenehmigung für bestimmte räumliche Bereiche oder Materiengesetze zu prüfen (vgl. RV 1456 BlgNR 25. GP). Im UVP-

Grundsatzgenehmigungsverfahren vor dem BMVIT ist dies erfolgt (vgl. Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, Zl. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017), die Detailgenehmigungen für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes wurden den entsprechenden Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten. Das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde mit Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E rechtskräftig abgeschlossen. In diesem Erkenntnis hat sich das Bundesverwaltungsgericht eingehend mit dem Wesen der Grundsatzgenehmigung auseinandergesetzt.

Zusammenfassend darf wiederholt werden, dass die Grundsatzgenehmigung erst nach Durchführung einer vollständigen UVP im engeren Sinne erteilt werden darf (insbesondere UVE, UV-GA oder zusammenfassende Bewertung, Öffentlichkeitsbeteiligung haben bereits in diesem Verfahrensstadium zu erfolgen; im Detailgenehmigungsverfahren müsste die UVP nur dann und insoweit wiederholt bzw. ergänzt werden, wenn bzw. als Umweltauswirkungen zutage treten, die erst im Detailgenehmigungsverfahren beurteilt werden können (vgl. EuGH, Rs C-290/03 , *Barker*, Slg 2006, 1-03949, Rz 48 u *Kommission/Vereinigtes Königreich*, Slg 2006, 1-03969, Rz 104). Eine „gestufte“ UVP ist nicht vorgesehen, und die UVE ist bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren vollständig vorzulegen. Wie sich aus § 5 Abs. 1 UVP-G 2000 ergibt, der zwischen der „Umweltverträglichkeitserklärung“ und den „für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen“ differenziert, ist die Vorlagepflicht im Grundsatzgenehmigungsverfahren nur hinsichtlich der nach den (dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehaltenen) materienspezifischen Antragsunterlagen eingeschränkt, während die „UVP-spezifischen“ Unterlagen vollständig vorgelegt werden müssen (vgl. *B. Raschauer*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, § 18 UVP-G 2000 Rz 2; *Köhler/Schwarzer*, UVP-G, § 18 UVP-G 2000 Rz 10).

Daraus ergibt sich, dass die UVP im engeren Sinne im Falle der Unterteilung des UVP-Verfahrens in Grundsatz- und Detailgenehmigung bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durchgeführt und abgeschlossen wird. Änderungen des Vorhabens im Detailgenehmigungsverfahren sind folglich nur dann zulässig, wenn sie keine Ergänzung der UVP erforderlich machen und mit den UVP-spezifischen Genehmigungskriterien im Einklang stehen. Sofern diese Voraussetzungen erfüllt sind, können selbst noch nach rechtskräftiger Detailgenehmigung Änderungen genehmigt werden (vgl. § 18b UVP-G 2000).

Aus all dem folgt, dass eine Wiederholung der UVP ieS. im UVP-Detailgenehmigungsverfahren nicht in Frage kommt, sondern „lediglich“ diejenigen Bereiche abzuhandeln sind, die in der Grundsatzgenehmigung – dem verfahrenseinleitenden Antrag der Konsenswerberin folgend

– der Detailgenehmigung vorbehalten wurden. Änderungen gegenüber der Grundsatzgenehmigung sind zwar zu behandeln und zu prüfen, ob diese Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen und mit den Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1-5 UVP-G im Einklang stehen, doch ist für diese Änderungen – da sie ohnehin nur zulässig sind, wenn sie keine Ergänzung der UVP erforderlich machen – keine neuerliche UVP durchzuführen.

3.9 Zur Mitanzwendung von Materiengesetzen:

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 ordnet an, dass dann, wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, der die BMK die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Dabei sind von der Ministerin alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen, materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden; dies gilt seit der UVP-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 77/2012, auch bezüglich der mittelbaren Bundesvollziehung (z.B. Wasserrecht, Abfallwirtschaftsrecht) und auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Es sind daher alle Genehmigungen, die in unmittelbarer und mittelbarer Bundesverwaltung zu erteilen sind, im UVP-Verfahren durch die Ministerin zu erteilen, und es kommt zu einer Konzentration aller vom Bund zu vollziehenden Materien – wenn sie auch abseits des UVP-Verfahrens in mittelbarer Bundesverwaltung zu vollziehen wären – im UVP-Verfahren vor der BMK. Im beschwerdegegenständlichen Fall betrifft dies das Eisenbahngesetz 1957, das Wasserrechtsgesetz 1959, das Forstgesetz und das Luftfahrtgesetz 1957.

3.10 Anzuwendende Genehmigungskriterien:

Dem Prüfschema der Genehmigungsfähigkeit eines Hochleistungsstrecken-Vorhabens, welches unter das Genehmigungsregime des UVP-G 2000 fällt, folgend, müssen zunächst die Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden Materiengesetze gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 und sodann die weiteren Bestimmungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein. § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 normiert die für Vorhaben des 3. Abschnitts maßgeblichen Voraussetzungen, die zusätzlich zu denen der anzuwendenden Verwaltungsvorschriften erfüllt sein müssen, damit Genehmigungen (iSd § 2 Abs. 3 UVP-G 2000) erteilt werden dürfen. Mit diesen Kriterien wird das Planungsermessen bei der Festlegung von Bundesstraßen- und Hochleistungsstreckentrassen durch das UVP-G 2000 insgesamt deutlich zu Gunsten des Umweltschutzes determiniert (*Berka*, Planungsermessen 84 ff).

Die Ergebnisse der UVP (UVE, UV-GA, die eingelangten Stellungnahmen) sind gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 in der Entscheidung - also bei Erlassung der Genehmigungsbescheide - zu berücksichtigen. § 24f Abs. 1 verpflichtet die Behörden darüber hinaus zu einer Emissionsbegrenzung nach dem Stand der Technik (Z 1), zum immissionsbezogenen Gesundheits-, Umwelt- und Belästigungsschutz (Z 2) sowie zu zur Abfallvermeidung und Abfallverwertung (Z 3). 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 § 12 Abs. 7 UVP-G 2000 ist für die Beurteilung des Standes der Technik, soweit dieser nicht durch Gesetz oder Verordnung oder durch Rechtsakte der Europäischen Union verbindlich festgelegt ist, der Zeitpunkt des Beginns der öffentlichen Auflage (§ 9 UVP-G 2000) maßgeblich. Im beschwerdegegenständlichen Fall ist war dies der 24.06.2020 (vgl. Edikt des BMVIT vom 16.06.2020, Zl. 2020-0.385.739, kundgemacht jeweils am 24.06.2020 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen (Oberösterreichische Nachrichten und Oberösterreich-Ausgabe der Kronen Zeitung), auf der Homepage des BMVIT sowie durch Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden).

Der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 angesprochene Begriff des Standes der Technik wird im UVP-G 2000 nicht definiert. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist im Sinne der Homogenität der Rechtsordnung anzunehmen, dass der Begriff so zu verstehen ist, wie er in § 71a GewO 1994, § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, § 109 Abs. 3 MinroG definiert wird (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; *Schmelz/Schwarzer* UVP-G (2011), § 17 Rz 100 ff, mwN). Demnach versteht man unter dem Stand der Technik den auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweise, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist, wobei insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweise heranzuziehen sind. Das Tatbestandsmerkmal „erprobt und erwiesen“ ist der entscheidende Ansatz im Rahmen der verschiedenen Legaldefinitionen des Begriffes Stand der Technik (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, mwN).

Die Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 beziehen sich nicht bloß auf die Emissionen, die durch die Errichtung der baulichen Anlagen der Hochleistungsstrecke entstehen, sondern auch auf jene, die durch den darauf befindlichen Verkehr entstehen. Würden sich die Voraussetzungen für die Bewilligung ausschließlich auf die Emissionen der Anlage selbst erstrecken (so die EB zu IA 168/A BlgNR 21. GP zu [damals noch] § 24h UVP-G 2000), wäre die Modifikation des Belästigungsschutzes in § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 nicht erforderlich.

Die Errichtung einer Hochleistungsstrecke ist nach dem UVP-G genehmigungsfähig, wenn das Vorhaben unter Zugrundelegung der dafür prognostizierten Verkehrsbelastung die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 erfüllt und die Gesamtbewertung keine schwerwiegenden Umweltbelastungen ergibt (*Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G § 24f Rz 1).

In § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 wird klargestellt, dass die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung darstellt, wenn für den betreffenden Teil des Projektes die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten in den Materiengesetzen vorgesehen ist. Daher fällt die Einräumung von Zwangsrechten (mit Ausnahme solcher nach § 111 Abs. 4 WRG 1959) in die Zuständigkeit der Materienbehörden.

Im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde festgestellt, dass das damals der Beurteilung zugrundeliegende Vorhaben den Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000 entspricht, sodass die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit festzustellen war (vgl. Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, und Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E).

Die BMK ist in ihrem angefochtenen Bescheid nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens auf Grundlage der grundsätzlichen, mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, teilweise abgeänderten und ergänzten rechtskräftigen grundsätzlichen Genehmigung vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen, der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der im Behördenverfahren eingeholten ergänzenden Gutachten und der im Spruchpunkt IV. des Detailgenehmigungsbescheides angeführten Nebenbestimmungen sowie der mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen zu dem Ergebnis gekommen, dass auch das zur UVP-Detailgenehmigung eingereichte Detailvorhaben genehmigungsfähig ist, und hat daher in Spruchpunkt I.1.1. des angefochtenen Bescheides die beantragte Detailgenehmigung erteilt.

Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren war zu überprüfen, ob es durch die vorgebrachten Beschwerden allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des gerichtlichen Verfahrens zu einer anders lautenden Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens kommt, ob sich der im Zuge der behördlichen Verfahren festgestellte maßgebende Sachverhalt ändert, bzw. ob die behördlich vorgeschriebenen Maßnahmen und Auflagen ausreichend sind, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können.

Aufgrund der Beschwerdevorbringen kommt es unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Auflagen und Maßnahmen zu keiner Änderung in der fachlichen Beurteilung der Umweltverträglichkeit gegenüber dem rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren. Im Bereich Lärmschutz kommt es durch zusätzliche Maßnahmen zu Verbesserungen und zu einer deutlichen Verminderung der Objekte, an denen passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 22).

Auch durch das Provisorium der Haltestelle der Linzer Lokalbahn, deren Wirkungen nach Ansicht des Sachverständigen für Lärmschutz jedenfalls ausreichend dargestellt wurden, kommt es aufgrund der entfallenen Weichen und durch die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit aus lärmschutzfachlicher Sicht keinesfalls zu einer Verschlechterung, sondern möglicherweise sogar zu einer Verbesserung der Lärmsituation (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 17 f.).

Die vom Gericht bestellten Sachverständigen haben sich in ihren schlüssigen Gutachten detailliert mit den Beschwerdevorbringen auseinandergesetzt. Ein Widerspruch zur Auswirkungsbeurteilung aus dem UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren (vgl. Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 225 ff.) ist im UVP-Detailgenehmigungsverfahren nicht zutage getreten.

Wo sich dies aufgrund der Einwendungen im UVP-Detailgenehmigungsverfahren und der Beschwerdevorbringen als erforderlich erwiesen hat, wurden von den Sachverständigen zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen, die in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurden.

Auch die gegen den naturschutzrechtlichen Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vorgebrachten Beschwerden sind nicht in der Lage, allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Verfahrens die Genehmigungsfähigkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen.

Die in den Einreichunterlagen zu den Bau- und Betriebsphasen vorgesehenen Maßnahmen und die im behördlichen Verfahren vorgeschriebenen Auflagen sowie die festgelegten Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle sind ausreichend, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können.

Dagegen wurde in den Beschwerden kein substantiiertes Vorbringen erstattet. Die bP haben lediglich vorgebracht, dass die dem angefochtenen Bescheid zugrunde liegenden Einreichunterlagen großteils nicht dem Stand der Technik entsprechen würden und daher

nicht nachvollziehbar seien. Die beweismittelnden Ausführungen seien in keiner Weise nachvollziehbar und würden die bP in ihrem Recht auf Parteiengehör verletzen, da die belangte Behörde nach der letzten Beweismittelvorlage der bP zwar die behördlich bestellten Sachverständigen konsultiert, dann aber entschieden habe, ohne ein nochmaliges Parteiengehör durchzuführen.

Es sei im angefochtenen Bescheid auch nicht nachvollziehbar begründet worden, dass es zu keinen Verletzungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der §§ 26 ff Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 iVm. der Vogelschutz-Richtlinie komme. Schließlich wird noch der sehr hohe Flächenbedarf für Versickerungs- und Rückhaltebecken thematisiert, hinsichtlich dessen nach Ansicht der bP nicht ausreichend begründet werde, warum dieser Flächenbedarf keine schwerwiegende Beeinträchtigung des Ortsbildes und Landschaftsbildes in der Stadtgemeinde Leonding darstelle.

Die belangte Behörde habe sich mit dem Vorbringen der bP betreffend das Thema Jagd und Wildökologie nicht auseinandergesetzt und lediglich ausgeführt, dass in Bezug auf Jagd und Wildökologie keine Genehmigungs- oder Bewilligungstatbestände in den betreffenden landesrechtlichen Normen vorgesehen seien.

Auch habe es die belangte Behörde unterlassen, verkehrliche Entwicklungen in der gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 durchzuführenden Interessenabwägung zu berücksichtigen.

Da es nach Ansicht der bP gegenüber dem Bestand von ca. 360 Zügen pro Tag durch das gegenständliche Vorhaben zu einer Erhöhung der Zugfrequenzen auf mehr als 1000 Züge pro Tag kommen könnte und sich dadurch auch die Lärmspitzen vervielfachen würden, habe die belangte Behörde zu Unrecht eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV verweigert. Darüber hinaus stelle die SchIV eine gesetzwidrige Verordnung dar, die überhaupt nicht mehr angewendet werden dürfe. Die bP regen daher auch hier an, ein Normenkontrollverfahren beim VfGH einzuleiten.

Im Übrigen beschränken sich die gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung eingebrachten Beschwerden darauf, Vorbringen aus dem UVP-Detailgenehmigungsverfahren (größtenteils wörtlich) zu wiederholen, ohne dabei einen Konnex zur erteilten naturschutzrechtlichen Genehmigung herzustellen. Zum Großteil steht das Beschwerdevorbringen in keinem Zusammenhang mit der erteilten naturschutzrechtlichen Genehmigung und war daher, soweit es im gegenständlichen Beschwerdeverfahren um die Überprüfung der Rechtmäßigkeit dieser Genehmigung geht, in diesem Umfang nicht zu beachten.

3.11 Zu den Beschwerden gegen die Detailgenehmigung der BMK:

3.11.1 Zu den einzelnen Beschwerdevorbringen:

Im Interesse der Übersichtlichkeit folgt die Reihenfolge der Beschwerdevorbringen selbst dort im Wesentlichen derjenigen in den Beschwerden (insbesondere der Stadtgemeinde Leonding (bP1), der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) und der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ u.a.), wo sich aus systematischen oder logischen Erwägungen auch andere Reihenfolgen anbieten würden. Wo die bP gleichlautende (zu einem erheblichen Teil identische) Beschwerdevorbringen erstatten, die in Hinblick auf die Besonderheiten der einzelnen bP keine unterschiedliche Behandlung erfordern, wird teilweise im Interesse der Lesbarkeit nur eine bP genannt.

3.11.1.1 Zur Behauptung, die Verwirklichung der Verschwenkungstrasse, welche im Stadtgebiet von Leonding beginnt, liege nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse:

Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass die Trassenfestlegung für das gegenständliche Vorhaben bereits im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgenommen (Spruchpunkt I.2. des Grundsatzgenehmigungsbescheides des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017) und iSd. § 31f EISbG festgestellt wurde, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht. Die Trassenfestlegung ist rechtskräftig geworden.

3.11.1.2 Zur geforderten Tieferlegung und Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding:

Dem Antrag der bP, das Vorhaben möge im Bereich der Stadtgemeinde Leonding dahingehend abgeändert werden, dass eine Einhausung und Tieferlegung der Eisenbahntrasse vorgenommen wird, war nicht stattzugeben.

Eine am Verfahren beteiligte, vom Projektwerber verschiedene Partei hat keinen Anspruch auf Vorschreibung einer das Wesen des Projekts verändernden Auflage. Bei der Auflagenerteilung ist der Spielraum der Behörde und auch des Bundesverwaltungsgerichtes insofern begrenzt, als nur solche Auflagen vorgeschrieben werden dürfen, die den

Gegenstand des Verfahrens nicht modifizieren; ausgeschlossen sind daher sogenannte wesensverändernde Auflagen, worunter man solche versteht, die den vom Bewilligungswerber in seinem Antrag festgelegten Verfahrensgegenstand derartig wesentlich verändern, dass man von einem „Aliud“ sprechen muss. Beispielsweise kann mit einer Auflage keine andere Trassenführung oder eine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung vorgeschrieben werden (vgl. VwGH 04.03.2008, 2005/05/0281; VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115, ua).

Bei der von den bP begehrten Vorschreibung einer Tieferlegung und Einhausung des Vorhabens anstelle der im Projekt vorgesehenen Zulegung zweier weiterer Gleise zu der bestehenden Westbahnstrecke wären, wie bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren gezeigt wurde, unzulässige projektändernde Auflagen gegeben.

In erster Linie bestimmt der Antragsteller durch seinen Antrag, was Gegenstand des Verfahrens ist. Die Behörde ist an den Inhalt des Antrages gebunden und kann davon nicht einseitig abweichen (VwGH 24.04.2013, 2010/03/0100; 19.12.2013, 2011/03/0160; 06.07.2010, 2008/05/0115: *„Abgesprochen werden kann nur über etwas, das überhaupt beantragt wurde; insofern ist die UVP-Behörde an den Inhalt des Antrages [...] gebunden, es ist ihr verwehrt, einseitig von diesem Inhalt abzuweichen. Der Antrag bestimmt sohin die Sache des Genehmigungsverfahrens (Hinweis E vom 10.12.1991, 91/04/0185). Freilich kann der verfahrenseinleitende Antrag von der Projektwerberin in jeder Lage des Verfahrens geändert werden (siehe dazu § 13 Abs. 8 AVG), wenn das „Wesen“ der Projektes nicht geändert wird“*).

Bei der auflagenförmigen Vorschreibung einer vollständigen Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding an Stelle der ohnehin vorgesehenen Lärmschutzwände wären unzulässige projektändernde Auflagen gegeben. Dies ergibt sich aus den gutachterlichen Ausführungen der im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, die übereinstimmend festgestellt haben, dass die von der schon damals beschwerdeführenden Stadtgemeinde Leonding (bP1) vorgelegte Projektidee einer Tieferlegung/Einhausung zwar so wenig ausgearbeitet ist, dass dazu keine detaillierte, fundierte und abschließende Stellungnahme abgegeben werden kann; die Sachverständigen sind aber übereinstimmend zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich aus dem Blickwinkel ihres jeweiligen Fachgebietes jedenfalls um eine technisch wesentlich andere Ausführung handeln würde als beim Einreichprojekt. Es steht daher schon aus diesem Grund fest, dass es sich bei dieser Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding um ein „Aliud“ handeln würde, dessen Vorschreibung dem Bundesverwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren verwehrt ist. Das Gleiche gilt auch für die belangte Behörde im zugrundeliegenden UVP-Verfahren, weil auch dort der

Verfahrensgegenstand durch den verfahrenseinleitenden Antrag bestimmt und abgegrenzt wird (VwGH 10.12.1991, 91/04/0185).

Von einem rechtlichen „Aliud“ ist jedenfalls dann auszugehen, wenn das modifizierte Projekt in seinen Außenmaßen und damit auch in seiner Situierung vom ursprünglichen Projekt abweicht (VwGH 16.03.2012, 2010/05/0182). Die von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren vorgelegte Projektidee einer Einhausung/Tieferlegung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding ist zwar, wie sich aus den Äußerungen der beigezogenen Sachverständigen ergibt, (noch) nicht so konkret, dass sie im Detail beurteilt werden könnte, doch zeigt sich bereits deutlich, dass die von der Stadtgemeinde Leonding intendierte Projektausführung – etwa im Bereich des Bahnhofs Leonding – eine deutlich größere Grundinanspruchnahme bedingen würde als das Einreichprojekt, sodass davon auszugehen ist, dass zusätzliche Parteien neu bzw. bisherige Parteien anders als bisher vom Vorhaben betroffen wären. Da die Baubewilligung jeweils für ein durch seine Größe und Lage bestimmtes Vorhaben erteilt wird (VwGH 15.07.2003, 2002/05/1517; 22.10.2008, 2007/06/0092 u.v.a.) und es bei der Qualifikation, ob ein anderes (neues) Bauvorhaben vorliegt, auf die Unterschiede bzw. Identität zwischen dem ursprünglich bewilligten und dem beantragten Projekt ankommt (VwGH 22.10.2008, 2007/06/0092; 03.07.2007, 2006/05/0130 u.a.), würde „*jedes Verrücken des Bauvorhabens*“ (VwGH 15.07.2003, 2002/05/0743; 03.04.2003, 2002/05/1438; 03.07.2001, 2001/05/0072; 03.07.2007, 2005/05/0368 u.a.) das „Wesen“ der Sache verändern und – bei einem bereits genehmigten Vorhaben – eine neuerliche Baubewilligung erfordern (VwGH 03.07.2001, 2001/05/0072). Auch wenn Einzelfälle denkbar sind, in denen durch eine geringfügige Verschiebung eines Bauwerkes noch nicht vom Vorliegen eines rechtlichen „Aliud“ ausgegangen werden muss (VwGH 04.03.2008, 2006/05/0116; 03.07.2007, 2005/05/0368; 15.07.2003, 2002/05/0743), kann von der dafür erforderlichen „Geringfügigkeit“ (vgl. zu diesem Erfordernis auch VwGH 08.05.2008, 2004/06/0227; 24.02.2016, Ro 2015/05/0012) im Fall einer über mehrere hundert Meter verlaufenden Tieferlegung und Einhausung einer viergleisigen Hochleistungsstrecke – auch abgesehen von den durch die Stadtgemeinde Leonding zusätzlich vorgesehenen Baulichkeiten (Grünbrücke, Bahnhof, Bahnhofsvorplatz etc.), bei denen es sich keineswegs bloß um „optische Merkmale“ (im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren abgegebene Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding vom 25.07.2019, S. 10) handeln würde – keine Rede sein. So hat der Verwaltungsgerichtshof etwa im Fall einer Fischerhütte, die statt im bewilligten Ausmaß von 4 x 4 m im Ausmaß von insgesamt 7,45 x 5 m errichtet wurde, festgestellt, dass „*keinesfalls mehr dasselbe Bauvorhaben, sondern ein anderer Bau vorliegt, für den keine Baubewilligung erteilt wurde*“. Auch eine Veränderung der Höhenlage führt zu einem „Aliud“ (VwGH 25.09.2012, 2011/05/0023; 27.11.1990, 89/05/0026, wonach durch die Änderung der Höhenlage ein „in

seiner Gesamtheit eigenständig zu beurteilendes, anderes Bauvorhaben“ entsteht), was bei einer „Tieferlegung“ definitionsgemäß der Fall ist.

Hinzu kommt, dass, wie sich aus den im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren eingeholten gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik zum dort vorgelegten „Alternativprojekt“ der Stadtgemeinde Leonding ergibt, im Fall der Verwirklichung der vorgeschlagenen Projektidee einer Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse aufgrund der dann gegebenen Tunnellage auch andere/zusätzliche bautechnische Vorschriften (etwa Brandschutz, Tunnelsicherheit) und unionsrechtliche Vorgaben (z.B. Verordnung 1303/2014 vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union) anzuwenden wären, was bereits für sich genommen ebenfalls dazu führt, dass das „Alternativprojekt“ gegenüber dem Einreichprojekt als „Aliud“ einzustufen wäre (zur Unzulässigkeit der Vorschreibung einer Erdverkabelung, wenn eine Freileitung zur Genehmigung eingereicht wurde, vgl. VwGH 04.03.2008, 2005/05/0281; 06.07.2010, 2008/05/0119; *Neubauer/Onz/Mendel*, StWG, § 7 Rz 109; das Bundesverwaltungsgericht verkennt dabei nicht, dass für eine Erdverkabelung keine UVP durchzuführen wäre und sich daher auch die Behördenzuständigkeit ändern würde, was bei der Einhausung/Tieferlegung einer Eisenbahntrasse nicht der Fall wäre).

Im Fall der Verwirklichung der von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Beschwerdeverfahren vorgeschlagenen Projektidee wäre jedenfalls wegen der erhöhten Grundinanspruchnahme, wegen der zwingenden Anwendung anderer bzw. zusätzlicher bautechnischer Vorschriften, wegen der wesentlich veränderten Bauausführung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding und auch wegen der Veränderung der Höhenlage nicht bloß – wie die Stadtgemeinde Leonding und die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) vermeinen – von einer „*anderen Form der Projektgestaltung*“, sondern von einem Vorhaben auszugehen, welches das „Wesen“ der Sache gegenüber dem Einreichprojekt verändert und daher keinesfalls als Auflage vorgeschrieben werden kann. Vielmehr könnte ein derartiges Projekt nur aufgrund eines von der Konsenswerberin gestellten Antrages, der freilich aufgrund seines „Aliud“-Charakters nicht beim Bundesverwaltungsgericht, sondern bei der belangten Behörde einzubringen wäre, genehmigt werden.

Zu prüfen war im Behördenverfahren und ist im gegenständlichen Beschwerdeverfahren, ob das eingereichte Vorhaben umweltverträglich ist. Wäre dies nicht der Fall, dann müsste die beantragte Genehmigung versagt werden, und der viergleisige Westbahnausbau in der von der Konsenswerberin vorgesehenen Form hätte zu unterbleiben. Auch dies würde aber noch nicht zu einer Tieferlegung/Einhausung im Bereich Leonding führen, sondern die Konsenswerberin müsste entweder auf den viergleisigen Ausbau verzichten und die im

Umweltverträglichkeitsgutachten beschriebenen Betriebseinschränkungen in Kauf nehmen (was aufgrund der erhöhten Zugfrequenz zweifellos zu einer erheblichen Mehrbelastung für die anwohnende Bevölkerung insbesondere durch Lärm führen würde; die SchIV wäre mangels Neubau bzw. wesentlichem Umbau nicht anwendbar) oder ein neues Projekt ausarbeiten, welches zu einer neuerlichen Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht werden könnte.

Letztlich kann es aber für die Zwecke des gegenständlichen Verfahrens dahingestellt bleiben, ob es sich bei der von der Stadtgemeinde Leonding (bP1) und der Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) gewünschten Einhausung/Tieferlegung um ein „Aliud“ handeln würde, da das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben auch ohne diese wesentliche Modifikation genehmigungsfähig ist und daher keine Notwendigkeit besteht, von diesem Vorhaben in der von den bP gewünschten Art abzuweichen.

Zusammengefasst erweist sich, dass die in den Beschwerden geforderte Tieferlegung und Einhausung gegenüber dem eingereichten Vorhaben ein wesentlich anderes Vorhaben („Aliud“) darstellt. Wie bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren ausführlich behandelt wurde, ist es nicht zulässig, ein wesentlich anderes als das eingereichte Vorhaben zu genehmigen oder der Konsenswerberin durch projektändernde Nebenbestimmungen die Ausführung eines wesentlich anderen Vorhabens vorzuschreiben. Das eine Tieferlegung und Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding fordernde Beschwerdevorbringen geht daher ins Leere.

3.11.1.3 Zur technischen und finanziellen Machbarkeit der Projektmodifikation „Tieferlegung und teilweise Einhausung“:

Ob eine Tieferlegung und teilweise Einhausung des Vorhabens, wie die bP vermeinen, technisch und finanziell machbar wäre, hat für das gegenständliche Beschwerdeverfahren – ebenso wie für das zugrundeliegende Behördenverfahren – aus den oben angeführten Erwägungen keine Bedeutung. Zu beurteilen ist jeweils das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass die BMK in ihrem angefochtenen Bescheid ausgeführt hat: *„Eine andere als die beantragte Trassenführung war nicht Gegenstand des rechtskräftig genehmigten Grundsatzgenehmigungsverfahrens einschließlich der Trassengenehmigung, weshalb von der Behörde eine Tieferlegung und andere Trassenführung, welche auch ein anders Vorhaben darstellen würden, hier nicht zu prüfen waren.“* (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 141).

3.11.1.4 Zur behaupteten Antragsrückziehung durch die Konsenswerberin bzw zum behaupteten Neuantrag im Jahr 2018:

Die bP beanstanden, dass die Konsenswerberin bereits zu einem Zeitpunkt, als der Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 (UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid) ihnen gegenüber noch nicht als zugestellt gegolten habe, gewusst habe, wie ihr Vorhaben letztlich im Detail ausgestaltet sei. Dem nicht genug, habe die Konsenswerberin auch schon einen Antrag auf Detailgenehmigung gestellt.

In dieser Antragstellung während des laufenden UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens erblicken die bP eine konkludente Zurückziehung des Antrags der Konsenswerberin auf Erteilung einer Grundsatzgenehmigung.

Außerdem habe die Konsenswerberin spätestens seit dem Jahr 2018 kein legitimes Interesse mehr an der Erteilung einer UVP-Grundsatzgenehmigung gehabt. Die „künstliche Aufrechterhaltung“ der „Verfahrenaufsplitterung“ in UVP-Grundsatzgenehmigungs- und UVP-Detailgenehmigungsverfahren sei daher nicht mehr zu rechtfertigen gewesen.

Ein verfahrenseinleitender Antrag kann gemäß § 13 Abs. 7 AVG in jeder Lage des anhängigen Verfahrens zurückgezogen werden, bleibt aber grundsätzlich bis zu seiner ausdrücklichen Zurückziehung aufrecht und ist daher von der Behörde zu behandeln. Nur ausnahmsweise nimmt der VwGH bei einer wesentlichen Änderung des verfahrenseinleitenden Antrags eine konkludente Zurückziehung des ursprünglichen Antrags an (vgl. VwGH 08.11.1994, 93/04/0079; 29.10.1996, 95/07/0227; 23.03.1999, 98/05/0215). Gegenständlich wurde der von der Konsenswerberin beim BMVIT gestellte Antrag auf Erteilung der UVP-Grundsatzgenehmigung weder zurückgenommen noch wesentlich geändert. Die Ansicht der Beschwerdeführer, der Antrag sei (konkludent) zurückgezogen worden, geht daher ins Leere.

Das UVP-Detailgenehmigungsverfahren parallel zu einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren über gegen die UVP-Grundsatzgenehmigung erhobene Beschwerden zu führen ist zulässig (*N. Raschauer in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G: Kommentar³ (2013) § 18 UVP-G 2000 Rz 1).

Ebenso ist es weder unüblich noch unzulässig, während eines laufenden Verwaltungs- oder Verwaltungsgerichtsverfahrens bereits Planungen für spätere, noch nicht beantragte Verfahrensschritte anzustellen.

Konkret wurde im gegenständlichen Fall der Antrag auf Detailgenehmigung am 09.03.2018 und somit nach der am 01.03.2018 erfolgten Erteilung der UVP-Grundsatzgenehmigung durch den (damaligen) BMVIT gestellt. Die von den bP behauptete „konkludente Antragsrückziehung“ hinsichtlich des Antrags auf UVP-Grundsatzgenehmigung kommt folglich

überhaupt nicht in Betracht, da das Grundsatzgenehmigungsverfahren bereits (behördlich) abgeschlossen war. Auch eine Verletzung der Sperrwirkung der UVP (§ 3 Abs. 6 UVP-G 2000) ist nicht ersichtlich, da nur die UVP im engeren Sinn diese Sperrwirkung auslöst und § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 lediglich normiert, dass „vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung ... für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Absatz 1, zwei oder vier unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden“ dürfen und „Anzeigen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung keine rechtliche Wirkung zu“ kommt. Da es sich bei der Stellung eines Detailgenehmigungsantrages weder um die „Erteilung einer Genehmigung“ noch um eine „Anzeige“ handelt, steht die Sperrwirkung des § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 einer Antragstellung selbst vor Abschluss der UVP im engeren Sinn (die im gegenständlichen Fall freilich bereits abgeschlossen war) nicht entgegen.

Hinzu kommt, dass das die UVP-Grundsatzgenehmigung betreffende Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht im April 2020 rechtskräftig abgeschlossen wurde und im UVP-Detailgenehmigungsverfahren der erste außenwirksame Verfahrensschritt (Edikt) erst am 16.06.2020 gesetzt wurde. Vor diesem Zeitpunkt wurde lediglich eine Vollständigkeitsprüfung durch die im Behördenverfahren tätigen Sachverständigen vorgenommen, aber keine weiteren Verfahrensschritte gesetzt und insbesondere keine Genehmigung erteilt.

Das Argument der bP, wonach die Unterteilung des UVP-Verfahrens in Grundsatz- und Detailgenehmigung nur dann zulässig sei, wenn das (Detail-)Vorhaben noch nicht in allen Einzelheiten bekannt sei, trifft bereits nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht zu:

§ 24f Abs. 9 UVP-G 2000 bestimmt, dass im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 die Behörde auf Antrag des Projektwerbers zunächst über alle Belange absprechen kann, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind, und gewisse (rechtliche, aber auch räumliche) Bereiche dem oder den Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten kann. Welche Bereiche der Detailgenehmigung vorzubehalten sind, hängt vom Antrag der Konsenswerberin ab. Es ist daher keineswegs ausgeschlossen, hinsichtlich eines bereits „fertigen“ Vorhabens zu beantragen, vorerst über die grundsätzliche Zulässigkeit abzusprechen und erst danach das bzw. die Detailgenehmigungsverfahren durchzuführen. Schon aus diesem Grund geht die Argumentation der bP ins Leere.

Hinsichtlich der von den bP angenommenen „konkludenten Antragsrückziehung“ ist auch auf die Judikatur des VwGH zu verweisen, wonach eine konkludente Antragsrückziehung im Zusammenhang mit Antragsänderungen überhaupt nur dann in Betracht kommt, wenn der Parteiwille der Konsenswerberin auf eine Zurückziehung des ursprünglichen Antrags abzielt (vgl. VwGH 25.09.2018, Ra 2017/01/0210; 12.09.2016, Ra 2014/04/0037). Davon kann gegenständlich keine Rede sein. Es wäre nach der erwähnten VwGH-Rechtsprechung

unzulässig, der Konsenswerberin einen Parteiwillen zu unterstellen, der sich aus ihren Prozesshandlungen und Erklärungen nicht erschließen lässt. Da die Konsenswerberin ihren Antrag auf Durchführung des UVP-Detailgenehmigungsverfahrens klar erkennbar als Detailgenehmigungsantrag bezeichnet und auch konzipiert hat, kann dieser Antrag unmöglich als Zurückziehung des auf Durchführung des (zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossenen) Grundsatzgenehmigungsverfahrens gerichteten Antrags verstanden werden.

Selbst wenn man der von den bP formulierten – nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes unzutreffenden – Ansicht folgen würde, wonach ein UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren für ein Vorhaben, von dem die Konsenswerberin schon weiß, wie es „im Detail“ aussehen soll, nicht zulässig wäre, müsste diesbezüglich auf den Zeitpunkt der Einreichung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, nicht jedoch auf den der Bescheiderlassung abgestellt werden. Dass das Projekt bereits im Zeitpunkt der Antragstellung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren „im Detail bekannt“ bzw. „fertig“ gewesen wäre, wird nicht einmal von den bP behauptet.

Im Übrigen ist im gegebenen Zusammenhang auf VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, zu verweisen, wo der Verwaltungsgerichtshof u.a. dem Gedanken der bP, dass eine von der Behörde erteilte Grundsatzgenehmigung dadurch unzulässig werde, dass danach das Verfahren zur Erteilung der Detailgenehmigung (nach Erstellung der dafür nötigen Unterlagen) weitergeführt wird, mit ausführlicher Begründung eine klare Absage erteilt hat:

„Voraussetzung für die Verfahrensaufspaltung in Grundsatz- und Detailgenehmigung ist ... ein darauf abzielender Antrag des Genehmigungswerbers, womit (auch) der Umfang der von ihm beizubringenden Unterlagen begrenzt wird. Die Entscheidung über diesen Antrag ist von der Behörde unter den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis zu treffen. Kommt die Behörde dem Antrag insoweit nach und entscheidet also zunächst (nur) über die grundsätzliche Umweltverträglichkeit, wird damit auch die „Sache“ eines - späteren - Beschwerdeverfahrens begrenzt (vgl. zur Begrenzung der Sachentscheidungsbefugnis eines Verwaltungsgerichts etwa VwGH 31.1.2017, Ra 2015/03/0066, mwN): Auch das Verwaltungsgericht kann daher - ungeachtet etwa einer zwischenzeitigen Verfahrensfortführung durch den Projektwerber, der nach der behördlichen Entscheidung über die Grundsatzgenehmigung Verfahrensschritte für die Erlangung der Detailgenehmigungen setzt - nur über die von der Behörde erteilte Grundsatzgenehmigung absprechen. Diese wird nicht etwa dadurch unzulässig, dass danach - vom Projektwerber bzw. der Behörde - das Verfahren zur Erteilung der Detailgenehmigung (nach Erstellung der dafür nötigen Unterlagen) weitergeführt wird. Die (gegenteilige) Sichtweise ... wäre nicht in Einklang zu bringen mit der durch die Verfahrensaufspaltung zu erzielenden Förderung der Verfahrensökonomie, zumal eine - von den Revisionen offenbar als allein richtig erachtete - (bloße) Aufhebung der Grundsatzgenehmigung und Zurückverweisung der Sache erst recht wieder eine neue Entscheidung über grundsätzliche Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit des Vorhabens erfordern würde.“

In welchen subjektiv-öffentlichen Rechten die bP durch die erfolgte Vorgangsweise im gegenständlichen Detailgenehmigungsverfahren verletzt worden sein sollen, bleibt unerfindlich und wird durch die bP auch nicht ausgeführt.

3.11.1.5 Zu den geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn:

§ 23b Abs. 3 UVP-G 2000 lautet:

„Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. [...]

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind oder eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für eine Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahmen jeweils das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

[...]“

§ 23b Abs. 3 UVP-G 2000 sieht vor, dass dann, wenn für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine UVP durchzuführen ist und dieses Vorhaben auch Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind (Neben- und Anschlussbahnen, vgl RV 275 BlgNR 26. GP 11), oder eine – im räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehende, für sich ebenfalls (nach Anhang 1) UVP-pflichtige – Begleitmaßnahme (zB die Verlegung eines Fließgewässers oder eine Deponie für Tunnelausbruch oder Aushubmaterial) bedingt (*Berger in Altenburger, Umweltrecht*², § 23b UVP-G 2000 Rz 16), die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahme) nach den Bestimmungen des dritten Abschnittes des UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Der Gesetzgeber hat betreffend „*Maßnahmen an Eisenbahnen*“ klar zum Ausdruck gebracht, was er damit meint, nämlich Maßnahmen, welche direkt an anderen Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecken sind, wie etwa Neben- und Anschlussbahnen, erfolgen.

Bei der Anwendung von § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 ist zu beachten, dass verbundene Maßnahmen zwar in der UVP zu behandeln sind, das Hochleistungsstreckenprojekt und die verbundene Maßnahme aber grundsätzlich nicht automatisch im selben Verfahren bewilligt werden; dies insbesondere dann nicht, wenn unterschiedliche Behörden für die Genehmigung zuständig wären. Auch eine Verbindung der Verfahren unter den Voraussetzungen des § 39 AVG ist nur dann möglich, wenn für das Hochleistungsstreckenprojekt und die verbundene Maßnahme die selbe Behörde zuständig ist (vgl. *Berger in Altenburger (Hrsg), Kommentar zum*

Umweltrecht² (2019) § 23b UVP-G Rz 16; siehe auch *Altenburger/Berger*, UVP-G Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz² (2010) Rz 9).

Eine Behandlung des Genehmigungsantrages der Linzer Lokalbahn AG, vertreten durch die Konsenswerberin, durch die BMK als UVP-Behörde scheidet nach dem bisher Gesagten aus, da eine Zuständigkeit der BMK für die geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn nicht besteht.

Anders wäre dies nur dann zu betrachten, wenn es sich bei der verfahrensgegenständlichen Hochleistungsstrecke und den geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn um ein einheitliches Vorhaben handeln würde.

Nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist „Vorhaben“ die Errichtung einer Anlage oder sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen. Nach diesem weiten Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 war daher prüfen, ob das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" und die geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn in einem räumlichen sachlichen Zusammenhang stehen.

„In einem räumlichen Zusammenhang“ stehen Vorhaben dann, wenn die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf ein oder mehrere Schutzgüter kumulieren würden (vgl. BMLFUW, Leitfaden "Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000" [2011] 13). Die Beurteilung, ob einzelne Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang zueinander stehen, ist einzelfallbezogen durchzuführen. Maßgeblich ist, ob es durch die verschiedenen Eingriffe gleichartiger Vorhaben zu einer Überlagerung der Wirkungsebenen dieser Eingriffe im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann (vgl. etwa VwGH 11.12.2019, Ra 2019/05/0005 mwN). Da der "Viergleisige Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" und die geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn unmittelbar nebeneinander zur Ausführung gelangen sollen und es sich um gleichartige Vorhaben handelt, die naturgemäß auch gleichartige Auswirkungen haben werden, kann ein räumlicher Zusammenhang nicht in Abrede gestellt werden.

Um von einem einheitlichen Vorhaben ausgehen zu können, wäre allerdings nach dem Wortlaut des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 auch ein sachlicher Zusammenhang erforderlich. Für den sachlichen Zusammenhang iSd. § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist das Verfolgen eines zusammenhängenden Zwecks zweier Vorhaben ausschlaggebend (vgl. VwGH 29.03.2017, Ro 2015/05/022, Rz 70, mwN.). Ob ein solcher vorliegt oder nicht, kann allerdings nicht allgemein, sondern nur individuell von Fall zu Fall beurteilt werden, weswegen auch stets auf

die Umstände des Einzelfalls Bedacht zu nehmen ist (vgl. VwGH 28.04.2016, Ra 2015/07/0175). Entscheidende Kriterien können bei der Beurteilung etwa der baulich/räumliche Zusammenhang, die verkehrsmäßige Erschließung oder auch ein einheitlicher Betriebszweck einzelner Anlagen sein (vgl. VwGH 29.03.2006, 2004/04/0129). Der erkennende Senat sieht als wesentliche, für einen sachlichen Zusammenhang i.S.d. § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 sprechende Anhaltspunkte auch etwa ein vorliegendes Gesamtkonzept, eine einheitliche Bewirtschaftung bzw. das Projektziel in seiner Einheitlichkeit sowie das Bestehen einer betrieblichen Einheit. Ein solcher Zusammenhang ist auch in jenen Fällen anzunehmen, wenn etwa ein gemeinsamer Betriebszweck im Sinne eines erkennbar bewussten und gewollten Zusammenwirkens zur gemeinsamen Zielerreichung vorliegt. Auch sind Maßnahmen, die zur Erfüllung des Projektzwecks zwingend erforderlich sind, Teil eines einheitlichen Vorhabens. Der Verwaltungsgerichtshof hat – allerdings bislang nur in Zusammenhang mit einer UVP-Feststellungsentscheidung – unter Bezugnahme auf Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs bereits ausgesprochen, dass keine Notwendigkeit besteht, den Vorhabensbegriff in § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 im Zusammenhang auch mit Vorhaben, die unter § 23a oder § 23b UVP-G 2000 fallen, „anders zu verstehen als sonst“ im UVP-G 2000 (29.11.2018, Ro 2016/06/0024, Rz. 25).

Die Konsenswerberin hat im gesamten Verfahren keinen gemeinsamen Betriebszweck und insbesondere keinen funktionellen Zusammenhang zwischen dem Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" und der Linzer Lokalbahn dargetan. Sowohl aus der höchstgerichtlichen Judikatur als auch aus Literatur kann abgeleitet werden, dass der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 primär eine Umgehung der UVP-Pflicht verhindern soll. Nach *Schmelz/Schwarzer* (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 2 UVP-G 2000 Rz 33 mwN) ist die Umgehungsabsicht ein wesentlicher Aspekt des räumlichen und sachlichen Zusammenhangs. Hat die Einreichung als getrennte Projekte nach der erkennbaren Absicht nur den Zweck, das Vorhaben durch Aufsplittung einer UVP zu entziehen, so geht die Spruchpraxis regelmäßig von einem einheitlichen Vorhaben aus (vgl. US 08.07.2004, 5A/2004/2-48 Seiersberg; bestätigt durch VwGH 29.03.2006, 2004/04/0129; VwGH 25.08.2010, 2007/03/0027). Auch nach der ständigen Rechtsprechung des EuGH darf das Ziel der UVP-RL nicht durch die Aufsplittung eines Projektes umgangen werden, insbesondere dürfe die Nichtberücksichtigung der kumulativen Wirkung mehrerer Projekte in der Praxis nicht zur Folge haben, dass die Projekte insgesamt der Verpflichtung zur UVP entzogen werden, obwohl sie zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (vgl. EuGH 21.09.1999, C-392/96 Kommission gegen Irland; EuGH 10.12.2009, C-205/08 Umweltschutz von Kärnten; EuGH 25.07.2008, C-142/07 Ecologistas en Acción-CODA; EuGH 28.02.2008, C-2/07 Abraham and Others).

Auch *Altenburger* (*Altenburger* in *Altenburger*, Umweltrecht², § 2 UVP-G 2000 Rz 13) führt aus, dass die Stückelung eines größeren Vorhabens in mehrere (Teil-) Projekte iS einer Missbrauchsabwehr zu beurteilen ist (VwGH 20.07.2004, 2004/05/0100). Daher steht auch das Vorliegen mehrerer selbstständiger Anträge der Annahme eines einheitlichen Projekts gegebenenfalls nicht hindernd entgegen (VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0066; 28.04.2016, Ra 2015/07/0175; 29.03.2006, 2004/04/0129).

Eine Umgehungsabsicht kann dann nicht ohne weiteres angenommen werden, wenn es sich um funktional eigenständige Projekte handelt (BVwG 20.04.2017, W248 2145354-1).

Auch im gegenständlichen Fall kommt eine Umgehung der UVP-Pflicht offensichtlich nicht in Frage, da zwischen der Hochleistungsstrecke und den geplanten Änderungen im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn kein sachlicher Zusammenhang besteht, wie im Folgenden noch auszuführen ist.

Vorarbeiten – etwa (aber nicht nur) solche, die der Ausarbeitung eines Projekts oder der Klärung der Durchführbarkeit eines Vorhabens dienen – sind vorweg zulässig und nicht dem künftigen Vorhaben zurechenbar. Dies ergibt sich aus dem eigenständigen Projektwillen bzw -zweck, der vom jeweiligen Vorhabensbegriff (Tatbestand) des UVP-G 2000 nicht erfasst ist (vgl. VwGH 22.02.2007, 2005/05/0275; US 26.01.2004, 9A/2003/23-12 Stmk-Bgld 380 kV-Leitung; US 06.11.1998, 9/1998/4-35 Gasteinertal; *Onz*, Die Genehmigung der 380-kV-Steiermarkleitung nach dem UVP-G 2000, RdU-UT 2009/20, 55). Ob diese Vorarbeiten später (sinnvollerweise) ganz oder teilweise dem Vorhaben dienen, ist für die Qualifikation als Teil des späteren Vorhabens nicht relevant (vgl. *Hecht/Netzer*, Abgrenzung von "Vorarbeiten" zur Projektrealisierung im UVP-Verfahren, RdU 2009, 153; *Bergthaler*, Vorarbeiten und Versuchsbetrieb im UVP-Verfahren, *ecolex* 1995, 934). Gleiches gilt zB für „Baufeldfreimachungen“ (zB Beseitigung oder Verlegung „querender“ Leitungsinfrastuktur wie Öl, Gas- oder Stromleitungen) oder auch für eigenständige, abgrenzbare Vorhaben zur Versorgung eines UVP-Vorhabens. Mangels Dispositionsbefugnis des Projektwerbers sind allenfalls sogar ausschließlich für das Vorhaben erforderliche und darauf zugeschnittene Maßnahmen nicht vom sachlichen Zusammenhang umfasst (abermals *Hecht/Netzer*, RdU 2009, 153). Dies trifft beispielsweise im Fall neuer Stromerzeugungsanlagen (zB Wasserkraftanlagen oder Windenergieanlagen) auf die von den Netzbetreibern im vorgelagerten Netz zu treffenden Maßnahmen (zB Umspannwerke oder Hochspannungsleitungen) zu; die Netzbetreiber werden derartige Planungen vielfach erst in Angriff nehmen, wenn die UVP-Genehmigung für die Stromerzeugungsanlage rechtskräftig vorliegt (vgl. auch US 12.11.2007, US 3B/2006/16-114 Mellach-Weitendorf zur Abgrenzung der Fernwärmetransportleitung vom GuD-Kraftwerk) (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 2 UVP-G 2000 Rz 34).

Ein für sich nicht UVP-pflichtiges Vorhaben bildet vielmehr dann keine Einheit mit einem anderen Projekt, wenn es (auch) einen mit jenem nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt und keinen engeren Zusammenhang mit jenem aufweist, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten zu sehen ist (VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447, Rz 40; 29.03.2017, Ro 2015/05/0022; 25.09.2018, Ra 2018/05/0061 bis 0154 ; 17.08.2010, 2009/06/0019).

In VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019, verneinte der Verwaltungsgerichtshof den sachlichen Zusammenhang im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000. Beim damals verfahrensgegenständlichen Straßenprojekt handelte es sich um die Verlegung bzw. den Neubau eines Teilabschnittes einer sonstigen Straße (B 182 Brennerstraße) im Sinne des Anhanges 1 UVP-G 2000 auf einer Länge von 700 m. Diese Verlegung stellte für sich genommen kein UVP-pflichtiges Vorhaben gemäß dem UVP-G 2000 dar. Ein Grund für dieses Straßenprojekt war es, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel für den Bau des Tunnels zu schaffen. Der Verwaltungsgerichtshof führte explizit aus, *„dass abgesehen davon, dass das Projekt auch den mit dem Brenner Basistunnel nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt, eine neue Brücke über die Sill zu errichten, ... bei dem weiteren Zweck, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel zu schaffen, der Zusammenhang nicht enger“* erscheine, *„als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten gesehen wird (vgl. das hg. Erkenntnis vom 23. September 2002, Zl. 2000/05/0127; vgl. auch Baumgartner/Petek, UVP-G 2000 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 58f), weshalb ein sachlicher Zusammenhang im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 des verfahrensgegenständlichen Straßenprojektes mit dem Brenner Basistunnel nicht angenommen werden kann“*.

Daran, dass die (in Zukunft viergleisig ausgebaute) Westbahn und die (geänderte) Linzer Lokalbahn unabhängig voneinander betriebs- und funktionsfähig sind, besteht kein Zweifel.

Da es sich zudem um eine bloße Baufeldfreimachung und somit um bloße Vorarbeiten für die Verwirklichung des Vorhabens "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" bzw. im Fall des Provisoriums Haltestelle Leonding um eine Maßnahme handelt, durch die der Haltestellenbetrieb der Linzer Lokalbahn während der Bauphase des Vorhabens "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" aufrechterhalten werden soll (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 15), besteht zwischen den geplanten Arbeiten im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn und dem Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" nach Ansicht des erkennenden Senates - auch wenn die Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn zu einer aus dem Blickwinkel des sparsamen Umgangs mit Boden (vgl. etwa Maßnahme B0-BE-1 der Umweltverträglichkeitserklärung, aber auch die durch die UVP-Novelle 2023 geänderte Textierung des § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000) grundsätzlich positiv zu bewertenden

Beibehaltung der bereits bisher bestehenden Trassenbündelung führt - zwar ein räumlicher, aber kein sachlicher Zusammenhang.

Es ist sohin nicht von einem einheitlichen Vorhaben auszugehen und folglich auch keine gemeinsame (einheitliche) Genehmigung zu erteilen. Da eine Genehmigungszuständigkeit der BMK als UVP- oder Materienbehörde für die geplanten Änderungen im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn nicht besteht, erscheint es konsequent und nachvollziehbar, dass die Konsenswerberin in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht die Anträge auf Genehmigung der geplanten Änderungen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn zurückgezogen hat.

Sehr wohl sind die geplanten Änderungen im Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn AG jedoch – wie bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren festgestellt (vgl. Erkenntnis des BVwG vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S 75) – Beurteilungsgegenstand im UVP-Verfahren, sodass eine Auswirkungsbeurteilung vorzunehmen war. Dies ist bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren erfolgt, und aus dem UVP-Detailgenehmigungsverfahren ergeben sich keine geänderten Wirkungen auf die betroffenen Fachbereiche und sohin keine geänderte Beurteilung (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 15, 220 f.).

Wenn die bP das Unterwerk „am Dürrweg“ der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (seit 1913 Betreiberin der Linzer Lokalbahn) ansprechen, dessen Neubau nicht die BMK im angefochtenen Bescheid miterledigt hat, ist zu bestätigen, dass es sich beim Neubau dieses Unterwerkes ebenfalls um die Folge einer „Baufeldfreimachung“ handelt und das Unterwerk nicht in sachlichem Zusammenhang mit dem Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" steht. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass der Neubau des Unterwerkes „am Dürrweg“ von der BMK nicht als Vorhabensbestandteil betrachtet wurde.

3.11.1.6 Zum Betriebsprogramm der Konsenswerberin:

Das Betriebsprogramm „2025+“ (generell zu Charakter und Funktion des „Betriebsprogramms“ vgl. *Netzer in Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 31b EisbG Rz. 5) prognostiziert im Abschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk im Fall der Projektrealisierung insgesamt 577 Züge pro Tag. Eine andere Prognose existiert derzeit nicht (vgl. zuletzt Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 35).

Gemäß § 6 Abs. 1 UVP-G 2000 sind in der Einreichung u.a. mögliche Auswirkungen auf die Umwelt zu beschreiben und zu bewerten [Prognose]; die dabei angewandten Methoden sind darzulegen.

Die Prognosen, die der Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zugrunde gelegt werden, müssen „plausibel, nachvollziehbar und ausreichend“ sein (vgl. VwGH 24.02.2006, 2005/04/0044; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 6 UVP-G Rz 16; zu, Erfordernis einer „realistischen Prognose“ siehe auch schon US 3. 12. 2004, 5B/2004/11-18, *Spielberg*).

Da sich die zu erwartenden Umweltauswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen nicht nur aus deren Errichtung und Bestand, sondern auch aus ihrem Betrieb bzw. der Intensität ihrer Benutzung ergeben, muss das Ausmaß der zukünftigen Benutzung prognostiziert werden; diese Prognose darf sich jedoch nicht primär an den technisch möglichen Kapazitäten orientieren, sondern hat die realistisch zu erwartenden Werte zu ermitteln (zu diesbezüglich vergleichbaren Straßenbauvorhaben vgl. *Nußbaumer*, UVP-Umweltverträglichkeitsprüfung in: *Hauer/Nußbaumer* (Hrsg), Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht [2006], 427 f (449)).

Dass die in der Einreichung der Konsenswerberin bzw. vom Betriebsprogramm „2025+“ prognostizierten Verkehrswerte unzutreffend wären, wurde von den bP nicht dargetan. Vielmehr hat der gerichtlich bestellte Sachverständige für Eisenbahnwesen in schlüssiger Weise ausdrücklich bestätigt, dass es sich bei den im Betriebsprogramm „2025+“ angegebenen Zahlen nach wie vor um eine „realistische Prognose“ handelt, die allerdings aufgrund verschiedener Einflüsse erst mit mehreren Jahren Verzögerung eintreten wird (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 11; Präsentation des SV für Eisenbahnwesen in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, S. 4), und die von den bP befürchtete Verkehrsbelastung (wobei die bP – verkürzt formuliert – davon ausgehen, dass sich die Zugfrequenz durch die Erweiterung der Westbahnstrecke von bisher zwei auf zukünftig vier Gleise zumindest verdoppeln werde) nicht realistisch ist. Unrichtig ist die in den Beschwerden zum Ausdruck kommende Ansicht der bP, wonach eine Eisenbahn-Infrastruktur errichtet und dann bis zu ihrer technisch irgendwie möglichen Maximalkapazität ausgenutzt wird. Dies mag möglicherweise bei Straßen zutreffen, nicht jedoch bei Eisenbahnen, welche nach festen Fahrplänen betrieben werden und daher nicht von Stauereignissen, Ausweichverkehren und unerwartet auftretenden, vom Betreiber der Eisenbahn kaum zu beeinflussenden Verkehrszu- und -abnahmen betroffen sind. Vielmehr wird, wie der Sachverständige für Eisenbahnwesen in seinem im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes erstellten Gutachten und in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar ausgeführt hat, der künftig zu erwartende Verkehrsbedarf prognostiziert und die Eisenbahnstrecke dem entsprechend dimensioniert (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 11 f.).

Zu beachten ist, dass nach dem hier anzuwendenden § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 der „*Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen*

Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km“ einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken sind Eisenbahnstrecken von überregionaler Bedeutung, d.h. Strecken mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- oder Personenverkehr, die idR weit voneinander entfernte Orte verbinden (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 23b UVP-G Rz 13; vgl auch Begründung IA 168/A 21. GP; VwGH 06.09.2001, 99/03/0424).

Als Anhaltspunkt für die Qualifikation als Fernverkehrsstrecke kann der Verkehr von Güter- oder Personenschnellzügen herangezogen werden (*Eberhartinger-Tafill/Merl*, UVP-G 111 f; *Baumgartner/Petek*, UVP-G 237). Bei der Subsumtion der Hochleistungsstrecke „Salzburg – Schwarzach/St. Veit – Villach – Staatsgrenze bei Rosenbach“ unter den Begriff „Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke“ (vgl. *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 23b UVP-G Rz 3) berief sich der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 12.09.2006, 2005/03/0131) – wohl in Ermangelung einer eigenen Definition im österreichischen Recht – darauf, dass die Eigenschaft dieser Eisenbahnstrecke als „Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke“ sich „in der Berücksichtigung dieser Strecke in der Entscheidung Nr 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (geändert durch die Entscheidungen Nr 1346/2001/EG und 884/2004/EG) sowie in der Aufnahme der „Tauernachse“ in die in Anhang I zum Protokoll Nr 9 zum EU-Beitrittsvertrag, BGBl. Nr 45/1995, enthaltene Liste jener Verkehrsachsen, die einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr bilden“ zeige. Dies trifft auch auf die Eisenbahnstrecke Linz - Marchtrenk zu, die auf europäischer Ebene ein Teil der „Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava (TEN-T PP 17)“ ist (vgl. Beschluss der EU-Kommission vom 07.07.2010, 661/2010/EU, Anhang III Z 17).

Da es sich beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben zweifellos um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke handelt, ist § 23b UVP-G 2000 anzuwenden.

Da § 23b UVP-G 2000 bereits die relevanten Schwellenwerte enthält, ist der für Nicht-Hochleistungsstrecken geltende Anhang 1 Z 10 lit. a) und b) UVP-G 2000 im gegebenen Zusammenhang unbeachtlich (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 23b UVP-G Rz 1). Das Längenkriterium in § 23b Abs.1 Z 1 UVP-G 2000 bezieht sich nur auf „sonstige Eisenbahnstrecken“ (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 237; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 23b UVP-G Rz 19), sodass der Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken, die Hochleistungsstrecken sind, längenunabhängig einer UVP nach dem 3. Abschnitt zu unterziehen ist. Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 12.09.2006, 2005/03/0131 mit Verweis auf das Urteil des EuGH vom 16.09.2004, Rs C-227/01 [Kommission/Spanien]; VwGH 03.09.2008, 2007/03/0068) hat klargestellt, dass die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer

Fernverkehrsstrecke den Tatbestand des „Baus einer Fernverkehrsstrecke“ erfüllt und daher jedenfalls – d.h. längenunabhängig - der UVP-Pflicht gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 unterliegt.

UVP-pflichtig ist gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 der *„Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte ...“*. Auf eine bestimmte Verkehrsbelastung oder Zugfrequenz wird nicht abgestellt. Antragsgegenstand ist daher der *„Neubau der Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke“*, und nur darauf kann sich die erteilte Genehmigung beziehen. Eine rechtliche Grundlage für die Genehmigung einer bestimmten Zuganzahl ist nicht ersichtlich, und dem verfahrenseinleitenden Antrag ist auch nicht zu entnehmen, dass die Konsenswerberin die Genehmigung einer bestimmten (maximalen) Zuganzahl bzw. deren Begrenzung beantragt hätte. Insofern ist auch der in den Stellungnahmen der bP vom 02.03.2023 enthaltene Hinweis auf VwGH 31.03.2016, Ra 2015/07/0163, verfehlt, wo der Gerichtshof ausgeführt hat, dass *„Zur Beurteilung, ob die [...] umfassten Mengenschwellenwerte erreicht bzw. überschritten sind, [...] in erster Linie auf den Willen des Genehmigungswerbers, also auf die in den Antragsunterlagen enthaltenen Angaben, abzustellen“* ist. *„Nur dann, wenn diesen Unterlagen - oder im Falle von Änderungen: dem bestehenden Konsens - keine derartigen Angaben zu entnehmen sind, ist im Zweifel von der maximalen technischen Kapazität der Anlage auszugehen.“* Die von den bP zitierte Entscheidung ist für den gegenständlichen Fall schon deshalb nicht einschlägig und vermag zu der von den bP aufgeworfenen Frage nichts beizutragen, weil sie sich auf die Mengenschwellenwerte des § 37 Abs. 3 Z 1 AWG 2002 und somit auf die Grenze zwischen einem Genehmigungsverfahren und einem vereinfachten Verfahren einer Bodenaushubdeponie bezieht. Insofern ist der in § 37 Abs. 3 Z 1 AWG 2002 genannte Mengenschwellenwert (Gesamtvolumen der Deponie unter 100.000 m³) einem Schwellenwert des Anhang 1 zum UVP-G 2000 vergleichbar; eine bestimmte Zugfrequenz wird freilich weder im Anhang 1 zum UVP-G 2000 (der auf Hochleistungsstrecken nicht anwendbar ist) noch in § 23b UVP-G 2000 genannt. Antragsgegenstand ist, wie sich sowohl aus dem UVP-G 2000 (§ 23b UVP-G 2000 bzw. für Eisenbahnanlagen, die keine Hochleistungsstrecken sind, Anhang 1 Z 10 UVP-G 2000) als auch aus dem Eisenbahngesetz (§§ 31 ff. EISbG) ergibt, die zu errichtende Schieneninfrastruktur.

Den bP ist zwar insofern Recht zu geben, als die letztlich gefahrene Zugfrequenz Bedeutung für die zu erwartenden Umweltauswirkungen haben kann und daher in die Beurteilung einfließen muss; doch ist die Zugfrequenz bzw. die Anzahl der pro Tag verkehrenden Züge, wie auch schon im UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E (S. 126) dargelegt wurde, zwar Beurteilungsgegenstand bzw. ein Beurteilungsinstrument, aber nicht Antragsgegenstand. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die im Projekt festgelegten bzw. in der

Genehmigung vorgeschriebenen konkreten Immissionsschutzgrenzwerte sehr wohl Genehmigungsbestandteil sind und diese Grenzwerte unabhängig von der Zuganzahl zwingend eingehalten werden müssen. Dadurch ist gewährleistet, dass es zu keinen Schutzgutverletzungen kommt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte wird durch ein entsprechendes Monitoring überwacht (siehe Spruchpunkt II.2.3 [Nebenbestimmungen] der gegenständlichen Entscheidung, Unterpunkt IV.3. Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen).

Außerdem ist daran zu erinnern, dass gemäß § 19 Abs. 2 EisbG ein zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Konkret bedeutet dies, dass das Eisenbahnunternehmen vor allfälligen Überschreitungen der Grenzwerte entsprechende Vorkehrungen in Form von baulichen oder betrieblichen Maßnahmen nach dem Stand der Technik zu setzen hat. Dabei umfasst der Begriff „privates Gut“ auch Schäden am Leben oder der Gesundheit von Personen (VwGH 13.03.1991, 90/03/0038; 22.10.2012, 2010/03/0014). § 19 Abs. 1 iVm. § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 stattet die Nachbarn mit subjektiv-öffentlichen Rechten hinsichtlich Immissionsschutz aus, die sie im Verfahren geltend machen können und die seitens der Behörde zu wahren sind.

Das bedeutet, dass selbst im derzeit nicht abzusehenden Fall, dass ein künftiges Betriebsprogramm die Einhaltung von immissionsseitigen Grenzwerten nicht von vornherein gewährleisten sollte, die gesetzliche Verpflichtung besteht, die Grenzwerte durch entsprechende Vorkehrungen, seien sie betrieblicher (zB Geschwindigkeitsreduktion) oder baulicher Art (zB Erhöhung einer Lärmschutzwand) auch weiterhin einzuhalten. Die Prüfung der Einhaltung der immissionsseitig einzuhaltenden Grenzwerte ist in der Regel bei Erstellung des Betriebsprogramms rechnerisch möglich und kann bei tatsächlich angenommenen Überschreitungen auch gemessen werden. Sofern das Eisenbahnunternehmen seinen Verpflichtungen aus § 19 Abs. 1 bis 3 EisbG nicht oder nur ungenügend nachkommt, hat die Behörde – durch Nebenbestimmungen im Genehmigungsbescheid, aber auch von Amts wegen zu einem späteren Zeitpunkt – entsprechende Maßnahmen vorzuschreiben, wobei nicht nur öffentliches und privates Gut, sondern auch Leben und Gesundheit von Nachbarn zu schützen sind, selbst wenn nur einige wenige Personen betroffen sind (VwGH 24.04.1991, 90/03/0237). In diesem Sinne ist auch die von den bP in ihren Beschwerden mehrfach zitierte Bemerkung des vorsitzenden Richters des Bundesverwaltungsgerichtes im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zu interpretieren, wonach im Fall einer (mit erheblich höheren Immissionen verbundenen) Überschreitung der im Betriebsprogramm „2025+“ prognostizierten Zuganzahl „eine neuerliche Bewilligung“ erforderlich sein werde.

Die von den bP im Zusammenhang mit dem Betriebsprogramm „2025+“ der Konsenswerberin geäußerten Bedenken erweisen sich sohin als unberechtigt.

Generell zu der im Zuge des Genehmigungsverfahrens anzustellenden Prognose und zum Monitoring ist folgendes zu beachten:

Einer Prognoseentscheidung ist ein gewisses Wahrscheinlichkeitskalkül immanent. Auch bei sorgfältiger Prüfung aller Einwirkungen auf Basis des vorhandenen Wissensstands ist es möglich, dass nicht vorhergesehene Folgen eintreten. Durch den anspruchsvollen Charakter des Prüfverfahrens, die vertiefte Betrachtung von Einzelaspekten und das integrative Zusammenführen der sektoralen Betrachtungsweisen soll jedoch bestmöglich gesichert werden, dass der zur Verfügung stehende Erkenntnisstand voll ausgeschöpft wird. In dieser Beziehung bietet das Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 die beste Gewähr für eine hohe Qualität der Grundlagen für die zu treffende Prognoseentscheidung. Jedenfalls sind konkret absehbare Entwicklungen bei der Genehmigung mit zu berücksichtigen – egal, ob sie in Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen oder davon völlig unabhängig sind (vgl. VwGH 27.05.1997, 97/04/0026; US 29.10.2004, 1B/2004/7-23 *Wien MVA Pfaffenu; Baumgartner, RdU 2002, 124*). Zur Autobahn S 2 hat der VfGH mit Entscheidung vom 06.10.2008, V 52/07, die prognostische Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens nach Errichtung eines erst geplanten Einkaufszentrums nicht nur für sinnvoll, „*sondern für geradezu geboten*“ gehalten. Dieses Einkaufszentrum war im Anlassfall erst gewidmet, ein entsprechender Genehmigungsantrag war noch nicht eingebracht worden (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 23 ff*).

Das UVP-G 2000 stellt schon bei der Erstellung der UVE (§ 6 Abs. 1 Z 3 und 4) auf „*voraussichtliche Beeinträchtigungen*“ ab, dieses Kalkül hat auch für die Beurteilung aus Sicht des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der UVP-Genehmigung Bedeutung. Es sind somit nicht grundsätzlich die jeweils ungünstigsten worst case Szenarien, sondern die – aufgrund der Erfahrungen und des Wissensstandes – voraussichtlichen Szenarien zugrunde zu legen. Der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit dürfen keine Beeinträchtigungen zugrunde gelegt werden, die rein hypothetischer Natur sind. Manche Formulierungen der gesetzlichen Genehmigungskriterien spiegeln dies wider, wenn sie davon sprechen, dass etwas „*zu erwarten*“ (z.B. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000) oder „*sichergestellt sein*“ (z.B. § 5 Abs. 3 EG-K) muss. Andere Textierungen postulieren, dass bestimmte Auswirkungen „*zu vermeiden*“ (z.B. § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000) sind. Eine worst-case-Betrachtung, wie von den Beschwerdeführern vorgenommen, entspricht auch nicht der Rechtsprechung, welche darauf abstellt, ob nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten zu erwarten ist, dass ein Vorhaben zu Beeinträchtigungen führen wird, oder ob solches nicht zu erwarten ist. So führt der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung zum WRG 1959 aus, dass die bloße Möglichkeit einer Gefährdung fremder Rechte zur Abweisung eines wasserrechtlichen Bewilligungsantrages nicht ausreicht. Von einem Erfordernis absoluter Gewissheit einer solchen Rechtsverletzung darf als Bedingung der Abweisung eines wasserrechtlichen

Bewilligungsantrages auch nicht ausgegangen werden, weil eine absolute Gewissheit keiner Prognose innewohnt. Eine Bewilligung darf wegen einer mit ihrer Ausübung verbundenen Verletzung fremder Rechte daher dann nicht erteilt werden, wenn eine solche Verletzung fremder Rechte durch die Ausübung der begehrten wasserrechtlichen Bewilligung mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten wird (vgl. VwGH 12.12.1996, 96/07/0226; VwGH 08.08.1997, 95/07/0174; zum UVP-G: VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115).

Damit im Zusammenhang steht auch die Frage, was im Rechtssinn als „Gefährdung“ zu werten ist. Dabei ist auf Eintrittswahrscheinlichkeiten abzustellen. Es ist nicht möglich, jeglichen Eintritt einer Gefährdung hintanzuhalten (*Ennöckl/Raschauer*, UVP-G² § 17 Rz 13). Eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 0 % kann nicht verlangt werden, weil der Eintritt einer Gefährdung aus naturwissenschaftlicher Sicht niemals völlig ausgeschlossen werden kann (unzutreffend hinsichtlich Gefährdung durch abfallendes Eis VwGH 28.01.2009, 2008/05/0166; dieses Erk relativierend VwGH 19.01.2010, 2009/05/0020). Würde man das verlangen, dann wäre die Erteilung einer Genehmigung unmöglich. Wenn daher beispielsweise das Gesetz von einer Gesundheitsgefährdung spricht, so ist näher zu ergründen, was unter „Gefährdung“ zu verstehen ist. Dabei wird man die Schwelle zur rechtlich relevanten „Gefährdung“ dort setzen, wo das gesellschaftlich allgemein akzeptierte Risiko endet. Dies ist sachverständig zu beurteilen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 23 ff).

Ein Verkehrsmonitoring ist – anders als etwa bei Straßen – bei Eisenbahnen nicht erforderlich, da es ohnehin zu keinen unerwarteten Verkehrszunahmen kommen kann, sondern klar geregelte Fahrpläne abgearbeitet werden. Sinnvoll ist hingegen ein Immissionsmonitoring, um sicherstellen zu können, dass es für die betroffenen Nachbarn zu keinen Überschreitungen kommt. Diesbezüglich wurden sowohl im angefochtenen Bescheid der BMK als auch in der gegenständlichen verwaltungsgerichtlichen Entscheidung entsprechende Nebenbestimmungen vorgesehen.

Mittels Auflagen wurde festgelegt, dass, wenn aufgrund des Monitorings vorhabenbedingte Überschreitungen der gesetzlichen bzw. mit Auflagen vorgeschriebenen Grenzwerte festgestellt werden, kompensatorische Maßnahmen, die eine künftige Einhaltung der Grenzwerte erwarten lassen, zu setzen sind.

Diese Vorgehensweise findet Deckung in der höchstgerichtlichen Judikatur: Der Verwaltungsgerichtshof erachtete in seinem Erkenntnis vom 19.12.2013, VwGH 2011/03/0160, explizit eine Nebenbestimmung, wonach im Falle der Überschreitung der Schallpegelgrenzwerte unter Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht einvernehmlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auszuführen oder sonstige zielführende Konsequenzen zu treffen seien, als zulässig. Dabei handelt es sich um eine

Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase im Falle einer in Umfang und Ausmaß noch nicht absehbaren Überschreitung der Grenzwerte, welche dazu dient, die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich wieder sicherzustellen und Belastungen der Nachbarn hintanzuhalten. Die nähere Konkretisierung solcher kompensatorischer Maßnahmen kann daher nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (als Auflage) erfolgen, vielmehr handelt es sich um eine Anordnung, die die zuständige Behörde ergänzend zu den Schallpegelgrenzwerten zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus in den Bescheid aufgenommen hat und die Projektwerberin verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung der Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm zu treffen (vgl. auch VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026).

Im Lichte dieser Judikatur ist es zulässig, eine Konkretisierung der Maßnahmen bzw. ein Monitoring des Vorhabens im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens vorzuschreiben, sofern auch ohne diese Konkretisierung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens – wie im gegenständlichen Fall - feststeht.

Hinsichtlich des möglichen Einwands, dass für die Durchführung des Monitorings bzw. der Kompensationsmaßnahmen – neben der mitbeteiligten Partei - unterschiedliche Behörden zuständig seien, ist klar zu stellen, dass davon auszugehen ist, dass die zuständigen Behörden allenfalls erforderliche Maßnahmen setzen oder die Konsensinhaberin allenfalls erforderliche Maßnahmen setzt (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 23 ff). Kompetenzrechtliche Fragestellungen können nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens sein. Unabhängig davon ist nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes im Genehmigungsverfahren davon auszugehen, dass die vorgeschriebenen Auflagen vom Bewilligungsinhaber eingehalten werden (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215).

Unabhängig davon muss festgehalten werden, dass, wenn Ereignisse eintreten, die in der Genehmigungsentscheidung nicht vorhergesehen wurden, dies zur Folge haben kann, dass die Genehmigung entsprechend anzupassen oder einzuschränken ist. Das Verwaltungs(verfahrens)recht bietet dafür zahlreiche Rechtsinstrumente an. Für erlittenen Schaden können zivilrechtliche Ersatzansprüche geltend gemacht werden (*Altenburger/Berger*, UVP-G2 § 17 Rz 8). Nachbarn haben jedoch keinen Anspruch darauf, dass dem Betreiber vorweg der Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Deckung etwaiger Schäden vorgeschrieben wird (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 23 ff).

3.11.1.7 Zur behaupteten Unvollständigkeit der Antragsunterlagen und zum Unterlassen einer „Detail- bzw. Ergänzungs-UVP“:

Die §§ 18, 24f und 24g UVP-G 2000 lauten auszugsweise:

„Grundsätzliche Genehmigung und Detailgenehmigungen

§ 18. (1) Die Behörde kann auf Antrag der Projektwerberin oder des Projektwerbers zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann auf Antrag des Projektwerbers auch bereits über die Zulässigkeit des Vorhabens in Teilbereichen abgesprochen werden. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(2) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß § 19 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen.

(3) Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.“

„Entscheidung

§ 24f. [...]

(9) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(10) Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. In Verwaltungsvorschriften und in Abs. 15 vorgesehene Zwangsrechte können ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind.

(11) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

[...]“

„Änderung vor Zuständigkeitsübergang

§ 24g. (1) Änderungen einer gemäß § 24f erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6) sind vor dem in § 24h Abs. 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen. [...] [...]“

Wenn die bP in ihren Beschwerden vorbringen, das zu Unrecht keine „Detail-UVP“ durchgeführt worden sei, übersehen sie, dass bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung (mit Ausnahme derjenigen Bereiche, die dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten werden) stattfindet (vgl. dazu die Ausführungen im Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, insbes. S. 222) und im UVP-Detailgenehmigungsverfahren keine weitere UVP, insbesondere keine „Detail-UVP“ durchzuführen ist (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 18 UVP-G Rz 20); dies schon deshalb, weil die Behörde im Detailgenehmigungsverfahren an die Ergebnisse des Grundsatzgenehmigungsverfahrens gebunden ist (*Altenburger* in *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 18 UVP-G 2000 Rz. 10 mwN).

Im Detailgenehmigungsverfahren sind lediglich diejenigen (Rechts-)Bereiche abzuhandeln, die in der Grundsatzgenehmigung dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten wurden bzw. in denen es – durch Änderungen oder Ergänzungen des Vorhabens – zu Abweichungen von der Grundsatzgenehmigung kommt. Eine neuerliche Umweltverträglichkeitserklärung ist nicht vorzulegen (vgl. *Madner*, Umweltverträglichkeitsprüfung, in *Holoubek/Potacs*, Öffentliches Wirtschaftsrecht⁴ Band II S. 1255 f. mwN).

Änderungen sind im Detailgenehmigungsverfahren gemäß § 24f Abs. 11 UVP-G 2000 zulässig, wenn die Kriterien des § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen. Beides ist im nunmehr abgeschlossenen Detailgenehmigungsverfahren durch die BMK erfolgt. Verwiesen wird auf die von der BMK als Videokonferenz durchgeführte mündliche Verhandlung zum Retentionsraum Breitbrunnerbach, wobei ausdrücklich klarzustellen ist, dass durch diese Änderung nur der Antragsgegenstand geändert wurde, sich aber keine umweltrelevanten Abweichungen von der rechtskräftig abgeschlossenen Grundsatzgenehmigung ergeben. Auch eine Wesensänderung des gegenständlichen Vorhabens tritt durch die Erweiterung des Antragsgegenstandes um den Retentionsraum Breitbrunn nicht ein, sondern wäre das Vorhaben, wie sich bereits aus der Grundsatzgenehmigung ergibt, ohne eine entsprechende Retentionsraumerweiterung nicht zur Ausführung geeignet (vgl. die Zielbestimmung in Nebenbestimmung 105a des Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, wo der Konsenswerberin aufgetragen wurde, Retentionsmaßnahmen am Breitbrunnerbach auszuarbeiten, die zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um 4,0 m³/s herbeiführen, und diese Maßnahmen im Rahmen des Detailprojektes zur

Bewilligung vorzulegen; eine Umsetzung dieser Retentionsmaßnahmen kann entweder durch ein eigenes Retentionsprojekt der Konsenswerberin oder durch ein umfassenderes, leistungsfähigeres Retentionsprojekt (Dritter) geschehen, durch das eine bessere Zielerreichung gewährleistet wird. In letzterem Fall, der freilich nicht eingetreten ist, hätte die Ausarbeitung eines eigenen Retentionsprojekts der Konsenswerberin unterbleiben können. Da ein entsprechendes Retentionsprojekt (Dritter) nicht rechtzeitig zustande gekommen ist, hat die Konsenswerberin ein eigenes Retentionsprojekt ausgearbeitet und im UVP-Detailgenehmigungsverfahren zur Genehmigung eingereicht).

Auch hinsichtlich der sonstigen Ausgestaltung des Detailprojekts haben die Sachverständigen des Behördenverfahrens in ihren umfangreichen Gutachten („Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten im Detailgenehmigungsverfahren“ vom 16.06.2020, Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teile 1 bis 3; ergänzendes Gutachten vom 07.07.2021 „Einwendungen nach der Verhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitenbrunnerbach 2021 FRAGENBEREICH 4 (FB 4)“; Gutachterliche Stellungnahmen vom 25.08.2021 zu den Beilagen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB (02.08.2021) und mjp Ziviltechniker GmbH (09.08.2021)) eine umfassende Überprüfung vorgenommen und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass das Detailprojekt einschließlich des Retentionsraumes Breitbrunn der Grundsatzgenehmigung und den Ergebnissen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Umweltverträglichkeitsprüfung (im engeren Sinne) nach den Bestimmungen des Unionsrechtes ist bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren erfolgt. Auch im Detailgenehmigungsverfahren hatte die Öffentlichkeit aufgrund der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages durch Edikt die Möglichkeit, vom Detailvorhaben Kenntnis zu erlangen, sich diesbezüglich zu äußern bzw. Einwendungen zu erheben. Von diesen Möglichkeiten wurde seitens der betroffenen Öffentlichkeit, insbesondere der bP, auch in großem Umfang Gebrauch gemacht.

Dass die BMK nur hinsichtlich des Retentionsraumes Breitbrunn eine mündliche Verhandlung durchgeführt hat, ist dadurch gerechtfertigt, dass gemäß § 24f Abs. 11 UVP-G 2000 § 16 UVP-G 2000 (mündliche Verhandlung) im Detailgenehmigungsverfahren nicht anzuwenden ist und das Ermittlungsverfahren im Detailgenehmigungsverfahren nur in dem Ausmaß zu ergänzen ist, das im Hinblick auf seine Zwecke notwendig ist.

Wenn die bP vorbringen, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung im vorliegenden Fall denkunmöglich vollständig abgeschlossen worden sein könne, weil eine „Verfahrensaufsplitterung“ in Grundsatzgenehmigung und Detailgenehmigung gar nicht zulässig gewesen wäre, ist dem zu entgegen, dass die Zulässigkeit der Unterteilung in Grundsatzgenehmigung und Detailgenehmigung sich bereits aus dem Gesetz ergibt und das

Bundesverwaltungsgericht sich mit dieser Frage auch schon im rechtskräftig abgeschlossenen Grundsatzgenehmigungsverfahren eingehend auseinandergesetzt hat (vgl. Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 94 ff.).

Dem Vorbringen der bP, wonach in der Grundsatzgenehmigung eine Vielzahl von Nebenbestimmungen vorgeschrieben worden sei, die Umweltverträglichkeitsprüfung daher nicht abgeschlossen sein könne und das Vorhaben aus diesem Grund auch gar nicht umweltverträglich sein könne, ist entgegenzuhalten, dass die Vorschreibung von Nebenbestimmungen der Genehmigungsfähigkeit bzw. Umweltverträglichkeit eines Vorhabens keinesfalls entgegensteht, sondern ganz im Gegenteil erst dazu führen kann, dass das Vorhaben genehmigungsfähig bzw. umweltverträglich ist. Dass nur eine bestimmte Anzahl von Nebenbestimmungen zulässig wäre, kann weder dem Gesetz noch der einschlägigen Judikatur entnommen werden. Auch § 111a WRG, dem die UVP-Grundsatzgenehmigung nachgebildet wurde, sieht keine diesbezügliche Beschränkung vor.

Völlig verfehlt ist die in den Beschwerden geäußerte Ansicht, wonach Nebenbestimmungen überhaupt unzulässig wären und die Frage nach der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens ausschließlich mit „Ja“ oder „Nein“ zu beantworten wäre.

Wenn die bP schließlich die Ansicht vertreten, es müsse eine „Detail-UVP“ durchgeführt werden, weil Teile des nunmehr von der Konsenswerberin eingereichten Detailprojekts, konkret Projektteile betreffend die Linzer Lokalbahn (die entsprechenden Anträge wurden in der mündlichen Verhandlung im Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zurückgezogen) und den Retentionsraum Breitbrunn, nicht Teil des Grundsatzgenehmigungsverfahrens gewesen seien und daher auch noch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden seien, ist darauf zu verweisen, dass die Verlegung eines Gleises der Linzer Lokalbahn bereits Beurteilungsgegenstand und damit Teil der im Grundsatzgenehmigungsverfahren durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung im engeren Sinne war. Durch die Zurückziehung der die Maßnahmen in Zusammenhang mit der Linzer Lokalbahn betreffenden Genehmigungsanträge sind diese Maßnahmen – wie schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren – nur noch Beurteilungsgegenstand, nicht aber Antragsgegenstand. Ebenso war der Retentionsraum Breitbrunn bereits Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung im Grundsatzgenehmigungsverfahren, wo diesbezüglich in Form der Bedingung 105a eine konkrete Zielvorgabe formuliert wurde, die im Detailgenehmigungsverfahren zu konkretisieren war. Im Detailgenehmigungsverfahren wurde überprüft, ob der Retentionsraum Breitbrunn den Vorgaben der Grundsatzgenehmigung entspricht und im Einklang mit den Ergebnissen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung steht. Eine Lücke ist auch diesbezüglich nicht zu erkennen.

Es zeigt sich somit, dass die BMK mit ihrer auf S. 108 des angefochtenen Bescheides vom 06.10.2021, 2021-0.673.324, geäußerten Ansicht, wonach, „da im Detailverfahren keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ... auch keine Detail-UVE und allgemein verständliche Zusammenfassung vorzulegen“ war, im Recht ist.

3.11.1.8 Zum behaupteten Fehlen einer rechtswirksamen Grundsatzgenehmigung / Bedingung 105a laut Erkenntnis des BVwG vom 24.04.2020, GZ. W248 2194564-1/172E:

Die Nebenbestimmung 105a des Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E wurde vom Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer in der mündlichen Verhandlung des Grundsatzgenehmigungsverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgeschlagen und fand als Nebenbestimmung 105a Eingang in das UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis (vgl. Erkenntnis des BVwG vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172 E, S 12f.). Sie lautet wie folgt:

„105a.) Es sind Retentionsmaßnahmen am Breitbunnerbach auszuarbeiten, die zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um 4,0m³/s herbeiführen, und sind diese Maßnahmen im Rahmen des Detailprojektes zur Bewilligung vorzulegen. Eine Umsetzung dieser Retentionsmaßnahmen hat dann zu entfallen, wenn durch ein umfassenderes, leistungsfähigeres Retentionsprojekt (Dritter) eine bessere Zielerreichung gewährleistet wird.“

Die in der Nebenbestimmung 105a vorgesehene Maßnahme ist für die Errichtung des Vorhabens schon deshalb erforderlich, weil das Eisenbahnunternehmen gemäß § 20 EisbG Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen hat. Daraus ergibt sich für die Konsenswerberin die Verpflichtung, Maßnahmen zu setzen, die eine vorhabensbedingte Erhöhung der Hochwassergefahr verhindern. Diesem Zweck dient, wie sich schon aus der Nebenbestimmung 105a des Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes und dem zugrundeliegenden Sachverständigengutachten ergibt, die Schaffung des Retentionsraumes Breitbrunn. Nur dann, wenn der angestrebte Zweck auch auf andere Weise – nämlich durch die zum Zeitpunkt der Grundsatzgenehmigungs-Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht im Raum stehende Schaffung entsprechender Retentionsmaßnahmen durch die Gemeinden – erreicht wird, kann die gesonderte Verwirklichung der Retentionsmaßnahmen durch die Konsenswerberin unterbleiben.

Wie die bP zu Recht anmerken, dürfen keine Fragen auf die Detailgenehmigungsebene verschoben werden, die für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit Voraussetzung sind (vgl. auch die diesbezüglichen Ausführungen im Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 99 ff.; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 18 UVP-G Rz 15). Die bP übersehen allerdings, dass durch die Nebenbestimmung 105a des UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnisses keine Auslagerung einer für die Feststellung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit bedeutsamen Frage einhergeht. Entscheidend für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit ist nämlich nur, dass eine hinreichend verlässliche Abschätzung über die (grundsätzliche) Genehmigungsfähigkeit - sei es UVP- oder genehmigungsrelevant - gegeben sein muss. Das ist dann der Fall, *„wenn absehbar ist, dass in den Detailgenehmigungsverfahren keine Fragen auftreten werden, die das Gesamtprojekt unzulässig machen“* (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 18 UVP-G Rz 15). Es ist daher erforderlich, dass die offenen Themen im Grundsatz- oder (vorhersehbar) im Detailgenehmigungsbescheid durch Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstigen Nebenbestimmungen im Sinne der Genehmigungsfähigkeit erledigt werden können. Durch die Vorschreibung der Nebenbestimmung 105a im Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E wurde das offene Thema Retentionsraum Breitbrunn im Sinne der Genehmigungsfähigkeit erledigt, sodass auch eine hinreichend verlässliche Abschätzung über die grundsätzliche Umweltverträglichkeit möglich war. Eine unzulässige Auslagerung dieser Frage ins Detailgenehmigungsverfahren liegt gegenständlich nicht vor.

Es entspricht dem Wesen einer Teilung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren (vgl. auch die vorbildgebende Bestimmung des § 111a WRG), dass im Grundsatzgenehmigungsverfahren durch Zielvorgaben ein Rahmen abgesteckt wird und im Detailgenehmigungsverfahren eine Konkretisierung erfolgt. Bei der Nebenbestimmung 105a des Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses des Bundesverwaltungsgerichtes handelt es sich um eine Zielvorgabe, die einen gewissen Gestaltungsspielraum offenlässt, aber festlegt, welche konkreten Anforderungen (es muss *„zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um 4,0m³/s“* bewirkt werden) zu erfüllen sind. Die grundsätzliche Umweltverträglichkeit wird dadurch gewährleistet, sodass die Nebenbestimmung 105a der UVP-Grundsatzgenehmigung entgegen der Ansicht der bP weder der Rechtskraft noch der Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung entgegensteht.

Das diesbezügliche Vorbringen der bP geht daher ins Leere. Das von den bP angesprochene „Dilemma“ liegt nicht vor.

3.11.1.9 Zur Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV):

Die bP verweisen zu Recht darauf, dass gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 EisbBBV die Linienführung bei Neubauten „möglichst gestreckt“ sein soll. Die bP irren jedoch, wenn sie davon ausgehen, dass dieses Erfordernis gegenständlich, konkret bei der im Projekt vorgesehenen Trassenverschwenkung zum Flughafen Linz, nicht erfüllt sei.

Bei der EisbBBV handelt es sich um eine Verordnung gemäß § 19 Abs. 4 EisebG, die die (eisenbahnbautechnischen) Anforderungen an Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahnbetriebs normiert. Wie der Überschrift zum zweiten Abschnitt der Verordnung konkret auch zu entnehmen ist, erfolgt durch diese Verordnung die Normierung der trassierungstechnischen Ausgestaltung der Betriebsanlagen, jedoch werden durch die EisBBV keine verkehrspolitisch-raumplanerischen Ziele vorgegeben. Auch um eine Umweltschutzvorschrift handelt es sich offensichtlich nicht, sodass nicht ersichtlich ist, welches subjektiv-öffentliche Recht auf Einhaltung dieser Verordnung den bP zukommen soll.

In der EisbBBV werden die zulässigen technischen Trassierungselemente festgelegt, die bei Erstellung einer neuen Eisenbahntrasse einzuhalten sind, wobei gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 EisbBBV innerhalb der gewählten Trasse auch ein „möglichst“ gestreckter Verlauf einzuhalten ist. Im Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde seitens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen kein Widerspruch hinsichtlich der geplanten Trassenverschwenkung und der dort vorgesehenen Kurvenradien festgestellt, sondern vielmehr ausdrücklich festgehalten, dass die vorgesehene Trassenführung (auch) den Anforderungen des § 13 Abs. 1 Satz 1 EisbBBV entspricht, da sich aus diesen Kurvenradien keinerlei Einschränkungen hinsichtlich der gefahrenen bzw. zulässigen Fahrgeschwindigkeit (vgl. § 113 EisbBBV) ergeben (vgl. schon Protokoll der mündlichen Verhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, S. 16). Auch im nunmehr beschwerdegegenständlichen Detailgenehmigungsverfahren vor der BMK wurde sowohl von den Gutachtern gemäß § 31a EisebG als auch vom eisenbahnbautechnischen Sachverständigen die Einhaltung der Bestimmungen der EisbBBV ausdrücklich bestätigt. Die Auslegung der bP, wonach Eisenbahnstrecken ohne die Berücksichtigung sonstiger Vorgaben „in möglichst gerader“ Linie zu trassieren seien und dann, wenn eine „schnurgerade“ Trassenführung (theoretisch) möglich ist, jede (wenn auch nur leichte) Verschwenkung unzulässig sei, ist auch vollkommen lebensfremd, da diese Auslegung dazu führen würde, dass Eisenbahnen - abseits jedweden konkreten Bedarfs - nur noch absolut geradlinig ausgeführt werden könnten. Eine derartige Intention kann dem Ordnungsgeber nicht zugesonnen werden.

§ 13 Abs. 1 EisbBBV lautet:

„Entwurfselemente im Grundriss (Gleisbogen)

§ 13. (1) Die Linienführung muss bei Neubauten möglichst gestreckt sein. Die Anzahl der Trassierungselemente ist dabei möglichst gering zu halten. Im Grundriss sind die Trassierungselemente Gerade, Kreisbogen und Übergangsbogen anzuwenden.“

Bereits aus dem Wortlaut der Verordnung erschließt sich, dass die Ansicht der bP, wonach Abweichungen von einer absolut geradlinigen Trassenführung unzulässig seien, nicht zutreffen kann, sieht § 13 Abs. 1 EisbBBV doch ausdrücklich neben dem Trassierungselement „Gerade“ ausdrücklich auch den „Kreisbogen“ und den „Übergangsbogen“ vor, deren Anwendung gerade eine nicht absolut geradlinige Linienführung voraussetzt.

Auch die Vorgabe einer „möglichst“ gestreckten Linienführung lässt erkennen, dass damit nicht etwa eine gerade, also in höchstem Maße gestreckte Verbindung zwischen Anfangs- und Endpunkt der neuen Linie gefordert wird, sondern die konkreten Gegebenheiten der geplanten Strecke, etwa Topographie, Geländeerfordernisse und Anbindung von Zwischenzielen, zu berücksichtigen sind.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, bezogen auf das beschwerdegegenständliche Vorhaben ausdrücklich festgestellt hat, *„kann auch nicht gesagt werden, dass die mit der Anbindung des Flughafens Linz - Hörsching verbundene Verschwenkung der Linie gegen § 13 Abs. 1 EisbBBV verstoßen würde“*.

3.11.1.10 Zum Thema Wasser und Hochwasser:

Die §§ 9, 11, 12a, 32, 38, 41 und § 127 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959) lauten:

„Besondere Wasserbenutzung an öffentlichen Gewässern und privaten Tagwässern.

§ 9. (1) Einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde bedarf jede über den Gemeingebrauch (§ 8) hinausgehende Benutzung der öffentlichen Gewässer sowie die Errichtung oder Änderung der zur Benutzung der Gewässer dienenden Anlagen. Auf Antrag hat die Behörde festzustellen ob eine bestimmte Benutzung eines öffentlichen Gewässers über den Gemeingebrauch hinausgeht.

(2) Die Benutzung der privaten Tagwässer sowie die Errichtung oder Änderung der hiezu dienenden Anlagen bedarf dann einer Bewilligung der Wasserrechtsbehörde, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder infolge eines Zusammenhanges mit öffentlichen Gewässern oder fremden Privatgewässern auf das Gefälle, auf den Lauf oder die Beschaffenheit des Wassers, namentlich in gesundheitsschädlicher Weise, oder auf die Höhe des Wasserstandes in diesen Gewässern Einfluß geübt oder eine Gefährdung der Ufer, eine Überschwemmung oder Versumpfung fremder Grundstücke herbeigeführt werden kann.

(3) Gehören die gegenüberliegenden Ufer eines fließenden Privatgewässers verschiedenen Eigentümern, so haben diese, wenn kein anderes nachweisbares Rechtsverhältnis obwaltet, nach der Länge ihres Uferbesitzes ein Recht auf die Benutzung der Hälfte der vorüberfließenden Wassermenge.“

„Bewilligung.

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

(2) Die Wasserrechtsbehörde kann dem Bewilligungswerber, soweit dies ausnahmsweise notwendig erscheint, die Leistung einer angemessenen Sicherstellung für die Erfüllung der Bedingungen, unter denen die Bewilligung erteilt wurde, für die ordnungsmäßige Erhaltung und für die Kosten einer allfälligen späteren Beseitigung der Anlage auferlegen, und zwar entweder für alle oder nur für einzelne der genannten Zwecke.

(3) Ist der Grund für die Sicherstellung weggefallen, so hat die Wasserrechtsbehörde die Aufhebung der Sicherstellung zu veranlassen.“

„Stand der Technik

§ 12a. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann durch Verordnung für bestimmte Wasserbenutzungen sowie für diesem Bundesgesetz unterliegende Anlagen und Maßnahmen den maßgeblichen Stand der Technik bestimmen.

(3) Der Stand der Technik ist bei allen Wasserbenutzungen sowie diesem Bundesgesetz unterliegenden Anlagen und Maßnahmen, nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen sowie den auf diesem Bundesgesetz basierenden Verordnungen einzuhalten. Sofern der Antragsteller nachweist, dass im Einzelfall auf Grund besonderer Umstände mit wirtschaftlich zumutbarem Aufwand der Stand der Technik nicht eingehalten werden kann bzw. technisch nicht herstellbar ist, darf eine Bewilligung mit weniger strengen Regelungen dann erteilt werden, wenn dies im Hinblick auf die gegebenen wasserwirtschaftlichen Verhältnisse vorübergehend hingenommen werden kann. Eine solche Ausnahme ist kurz zu befristen und mit den gebotenen Vorkehrungen, Auflagen oder Nebenbestimmungen zu versehen. Dem Antrag sind die zu seiner Prüfung erforderlichen Unterlagen, insbesondere jene nach § 103 anzuschließen. Es besteht die Möglichkeit zur Erhebung einer Amtsbeschwerde (§ 116).

(4) In einer Verordnung nach Abs. 2 kann für bestimmte Vorhaben die Anwendung des Anzeigeverfahrens (§ 114) vorgesehen werden.“

„Bewilligungspflichtige Maßnahmen.

§ 32. (1) Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

(2) Nach Maßgabe des Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung insbesondere

- a) die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen,
- b) Einwirkungen auf Gewässer durch ionisierende Strahlung oder Temperaturänderung,
- c) Maßnahmen, die zur Folge haben, daß durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird,
- d) die Reinigung von gewerblichen oder städtischen Abwässern durch Verrieselung oder Verregnung,
- e) eine erhebliche Änderung von Menge oder Beschaffenheit der bewilligten Einwirkung.
- f) das Ausbringen von Handelsdünger, Klärschlamm, Kompost oder anderen zur Düngung ausgebrachten Abfällen, ausgenommen auf Gartenbauflächen, soweit die Düngergabe auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ohne Gründeckung 175 kg Stickstoff je Hektar und Jahr, auf landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Gründeckung einschließlich Dauergrünland oder mit stickstoffzehrenden Fruchtfolgen 210 kg Stickstoff je Hektar und Jahr übersteigt. Dabei ist jene Menge an Stickstoff in feldfallender Wirkung anzurechnen, die gemäß einer Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über das Aktionsprogramm zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigung

durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen § 55p) in zulässiger Weise durch Wirtschaftsdünger ausgebracht wird.

(Anm.: lit. g aufgehoben durch BGBl. I Nr. 87/2005)

(3) Einer Bewilligung bedarf auch die ohne Zusammenhang mit einer bestimmten Einwirkung geplante Errichtung oder Änderung von Anlagen zur Reinigung öffentlicher Gewässer oder Verwertung fremder Abwässer.

(4) Einer Bewilligung bedarf auch die künstliche Anreicherung von Grundwasser für Zwecke der öffentlichen Grundwasserbewirtschaftung.

(5) Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung.

(6) Genehmigungen oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften befreien nicht von der Verpflichtung, die nach diesem Bundesgesetz zur Reinhaltung erforderlichen Vorkehrungen und die von der Wasserrechtsbehörde vorgeschriebenen Maßnahmen durchzuführen.

(7) Als ordnungsgemäß (Abs. 1) gilt die land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung, wenn sie unter Einhaltung der bezughabenden Rechtsvorschriften, insbesondere betreffend Chemikalien, Pflanzenschutz- und Düngemittel, Klärschlamm, Bodenschutz und Waldbehandlung, sowie besonderer wasserrechtlicher Anordnungen erfolgt.“

„Besondere bauliche Herstellungen.

§ 38. (1) Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

(2) Bei den nicht zur Schiff- oder Floßfahrt benutzten Gewässerstrecken bedürfen einer Bewilligung nach Abs. 1 nicht:

- a) Drahtüberspannungen in mehr als 3 m lichter Höhe über dem höchsten Hochwasserspiegel, wenn die Stützen den Hochwasserablauf nicht fühlbar beeinflussen;
- b) kleine Wirtschaftsbrücken und -stege; erweist sich jedoch eine solche Überbrückung als schädlich oder gefährlich, so hat die Wasserrechtsbehörde über die zur Beseitigung der Übelstände notwendigen Maßnahmen zu erkennen.

(3) Als Hochwasserabflußgebiet (Abs. 1) gilt das bei 30jährigen Hochwässern überflutete Gebiet. Die Grenzen der Hochwasserabflußgebiete sind im Wasserbuch in geeigneter Weise ersichtlich zu machen.“

„Schutz- und Regulierungswasserbauten.

§ 41. (1) Zu allen Schutz- und Regulierungswasserbauten in öffentlichen Gewässern einschließlich der Vorkehrungen zur unschädlichen Ableitung von Gebirgswässern nach dem Gesetze vom 30. Juni 1884, RGBl. Nr. 117, muß, sofern sie nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, vor ihrer Ausführung die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde eingeholt werden.

(2) Bei Privatgewässern ist die Bewilligung zu derartigen Bauten, sofern sie nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, dann erforderlich, wenn hiedurch auf fremde Rechte oder auf die Beschaffenheit, den Lauf oder die Höhe des Wassers in öffentlichen oder fremden privaten Gewässern eine Einwirkung entstehen kann.

(3) Der Eigentümer des Ufers an den nicht zur Schiff- oder Floßfahrt benutzten Strecken der fließenden Gewässer ist jedoch befugt, Stein-, Holz- oder andere Verkleidungen zum Schutz und zur Sicherung seines Ufers sowie die Räumung des Bettes und Ufers auch ohne Bewilligung auszuführen. Er muß aber über Auftrag und nach Weisung der Wasserrechtsbehörde auf seine Kosten binnen einer bestimmten Frist solche Vorkehrungen, falls sie öffentlichen Interessen oder Rechten Dritter nachteilig sind, umgestalten oder den früheren Zustand wiederherstellen.

(4) Schutz- und Regulierungswasserbauten einschließlich größerer Räumungsarbeiten sind so auszuführen, daß öffentliche Interessen nicht verletzt werden und eine Beeinträchtigung fremder Rechte vermieden wird. Die Bestimmungen des § 12 Abs. 3 und 4 finden sinngemäß Anwendung.

(5) Bei der Ausführung von Schutz- und Regulierungswasserbauten haben die §§ 14 und 15 Abs. 1, ferner, wenn mit solchen Bauten Stauanlagen in Verbindung sind, auch die §§ 23 und 24 bei Auffassung von derlei Bauten § 29 sinngemäße Anwendung zu finden.

(Anm.: Abs. 6 aufgehoben durch Art. 1 Z 34, BGBl. Nr. 252/1990)“

„Eisenbahnanlagen.

§ 127. (1) Für Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, gelten in Ansehung des Verfahrens und der Zuständigkeit nachstehende Grundsätze:

- a) sind diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder bezwecken sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers, so bedürfen sie im vollen Umfange der Wasserbenutzung einer besonderen wasserrechtlichen Bewilligung nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.
- b) in allen übrigen Fällen sind im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes anzuwenden. Zu diesem Zweck ist dem eisenbahnbehördlichen Ermittlungsverfahren (der politischen Begehung) ein Vertreter der Wasserrechtsbehörde als Kommissionsmitglied beizuziehen. Findet sich die Eisenbahnbehörde nicht in der Lage, der Stellungnahme dieses Kommissionsmitgliedes Rechnung zu tragen, so hat sie bei der Entscheidung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vorzugehen.

(2) Für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke der in die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde fallenden Eisenbahnen gelten die Grundsätze des Abs. 1 lit. b.

(3) Für Anlagen und Bauten der im Abs. 1 bezeichneten Art kann unbeschadet weitergehender Bestimmungen dieses Bundesgesetzes das Enteignungsrecht nach den Vorschriften des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954 in der geltenden Fassung, ausgeübt werden.

(4) Insoweit Interessen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs durch Maßnahmen nach §§ 34, 35 oder 37 berührt werden, hat sich die Wasserrechtsbehörde des vorherigen Einverständnisses der Eisenbahnbehörde zu versichern. In gleicher Weise hat die Wasserrechtsbehörde vorzugehen, wenn eine Eisenbahnunternehmung in eine Wassergenossenschaft oder in einen Wasserverband nach §§ 75, 76 oder 88 zwangsweise einbezogen werden soll.

(5) Im Bewilligungsverfahren gemäß §§ 38 und 39 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, für Herstellungen und Maßnahmen im Gefährdungsbereiche der Bahn, die einer wasserrechtlichen Bewilligung bedürfen, hat die Eisenbahnbehörde, sofern sie die Vorschriften der Wasserrechtsbehörde zum Schutze der Bahnbelange nicht für ausreichend erachtet, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft vorzugehen.“

Diese Genehmigungsvoraussetzungen sind, wie sich aus den fachlichen Äußerungen der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer bzw. für Geologie und Hydrogeologie zweifelsfrei ergibt, aus fachlicher Sicht erfüllt, sodass die beantragte wasserrechtliche Genehmigung zu erteilen war.

Da die von den bP befürchteten Beeinträchtigungen der Nutz- und Trinkwasserversorgung nicht eintreten, waren die von den bP geforderten, über die im Projekt vorgesehenen und von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen hinausgehenden zusätzlichen Maßnahmen nicht vorzuschreiben.

Soweit die bP Entschädigungen für Nachteile fordern, die gegebenenfalls durch die wasserbautechnischen Maßnahmen entstehen, ist darauf zu verweisen, dass es sich bei Fragen der Entschädigung für vorhabensbedingte Nachteile um privatrechtliche Einwendungen handelt, welche – soweit es sich nicht um eine Gefährdung des Eigentums im

Sinne einer Substanzvernichtung handelt – nicht Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung sind und daher zu Recht auf den Zivilrechtsweg verwiesen wurden. Die diesbezüglichen Verfahrensvorschriften des Wasserrechtsgesetzes sind durch die UVP-Behörde nicht anzuwenden.

Die von den nunmehrigen bP vorgelegten Sachverständigengutachten der mjp Ziviltechniker GmbH wurden von den Sachverständigen des Behördenverfahrens behandelt und von der BMK im angefochtenen Bescheid umfassend gewürdigt.

Die Behörde hat im Fall einer Aufteilung des UVP-Verfahrens in Grundsatz- und Detailgenehmigung im UVP-Detailgenehmigungsverfahren keine neuerliche UVP durchzuführen, sondern zu überprüfen, ob das Detailvorhaben mit dem im Grundsatzgenehmigungsverfahren genehmigten Projekt im Einklang steht. Die von den bP angesprochenen Retentionsmaßnahmen Breitbrunn wurden bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren mitbeurteilt, sodass im UVP-Detailgenehmigungsverfahren zu prüfen war, ob die Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigung durch das Detailprojekt erfüllt werden. Diese Überprüfung wurde – wie festgestellt – durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die Nebenbestimmung 105a der UVP-Grundsatzgenehmigung durch das Detailprojekt vollinhaltlich erfüllt wird.

Entgegen der nachdrücklich vertretenen Ansicht der bP war daher im Detailgenehmigungsverfahren weder eine zusätzliche Umweltverträglichkeitserklärung vorzulegen noch eine Alternativenprüfung durchzuführen.

Wenn die bP vorbringen, dass die Prüfung der näheren Ausgestaltung des Projekts (unter anderem) dem wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten worden sei und daher die Ausgestaltung der Becken für Eisenbahnwässer im wasserrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren beurteilt werden müsse und dabei eine Prüfung unter Berücksichtigung der fachlich fundierten Ausführungen des Privatgutachters der Beschwerdeführer und der von diesem aufgezeigten Alternativen vorzunehmen sei, die nach Ansicht der bP wesentlich umweltverträglicher wären und die öffentlichen Interessen der Stadtgemeinde Leonding wesentlich weniger beeinträchtigen würden, ist auf folgendes zu verweisen:

Fragen im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Becken für Eisenbahngewässer wurden im Behördenverfahren ausführlich behandelt (siehe insbesondere die schlüssigen und nachvollziehbaren Stellungnahmen der Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie sowie für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer im Gutachten vom 07.07.2021 zu den Einwendungen nach der Verhandlung zum Ersatzretentionsraum Breitenbrunnerbach 2021, FRAGENBEREICH 4 (FB 4)).

Zum Vorbringen, dass Alternativen geprüft werden müssten, die nach Ansicht der Gutachter der bP wesentlich umweltverträglicher wären, ist – wie schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren (vgl. Erkenntnis BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E S. 129 ff.) – darauf zu verweisen, dass weder nach dem UVP-G 2000 noch nach der UVP-Richtlinie noch nach der Judikatur der Höchstgerichte und des EuGH eine Verpflichtung besteht, die „umweltverträglichste“ Variante zu wählen. Die von den Gutachtern der bP vorgeschlagenen alternativen Ausführungen der Retentionsbecken wurden von den Sachverständigen des Beschwerdeverfahrens geprüft und schlüssig dargelegt, warum die von der Konsenswerberin vorgesehene Ausführung (Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken) nicht nur sachgerecht ist und den Stand der Technik repräsentiert, sondern auch im konkreten Fall der von den bP gewünschten Ausführung (Schluckbrunnen mit Aktivkohlefilter) vorzuziehen ist (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 65; Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 58).

Zu der in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. vorgebrachten Betroffenheit der Familie H. MAYR infolge des Fehlens einer Zufahrt zum Grundstück Nr. 1670/1 ist darauf zu verweisen, dass - wie in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. auch eingeräumt wird – der Sachverständige für Boden und Agrarwesen zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des genannten Grundstücks einen Auflagenvorschlag formuliert hat, der als Auflage 69.^B in den angefochtenen Bescheid der BMK aufgenommen wurde (*„Da aus den vorliegenden Projektunterlagen hervorgeht, dass im Projekt nur eine unzureichende Ersatzaufschließung zu Gst.Nr. 1670/1 KG Neubau im Bereich der nordwestlichen Ecke des Grundstücks geplant ist, ist eine zusätzliche Ersatzaufschließung möglichst vom geplanten Damm in einer Qualität zu errichten, dass über diese Zufahrt mit üblichen Gliederzügen problemlos auf das Feld zugefahren werden kann. In die Planung sind die betroffenen Grundeigentümer einzubinden.“*).

Daraus, dass in der Auflage die Einbindung der betroffenen Grundeigentümer ausdrücklich erwähnt wird, ist zu schließen, dass bevorzugt eine einvernehmliche Lösung gefunden werden soll. Nur dann, wenn dies nicht gelingen sollte, soll auf die Auflage 69.^B zurückgegriffen werden, und die Zufahrt wäre iSd. § 20 EisbG (*„Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen“*) von der Konsenswerberin nach dem Ergebnis des Baugenehmigungsverfahrens (VwGH 24. 2. 1986, 86/10/0017) auf ihre Kosten in geeigneter Weise zu errichten. In diesem Zusammenhang hat die Eisenbahnbehörde – unter Abwägung der öffentlichen Verkehrsinteressen – auch zu prüfen, ob und wie solche Anlagen im Einzelfall umgeleitet werden oder – weil ihre Erhaltung bzw. Wiederherstellung objektiv nicht

erforderlich ist oder in geeigneter Weise nicht geschehen kann – gänzlich entfallen müssen (vgl. *Netzer in Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht² (2019) § 20 EisbG Rz 1). Gegenständlich ist von einem Überwiegen der öffentlichen Interessen auszugehen und daher kein Einvernehmen mit den Wegehaltern bzw Liegenschaftseigentümern hinsichtlich der Wiederherstellung der Verkehrsanlagen erforderlich, und die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung hängt nicht vom Einvernehmen mit dem betroffenen Grundeigentümer ab (zutreffend UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 175 unter Verweis auf VwGH 14.11.2001, 99/03/0378).

Wenn die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. vorbringt, dass im Zuge der gesamten Trassenplanung der Grundsatz *„Verwendung von Eigengrund vor fremder Grundinanspruchnahme“* nicht ausreichend berücksichtigt und die verpflichtende *Alternativen- bzw Variantenprüfung* verabsäumt worden sei und dass die Umsetzung mehrerer kleiner Retentionsprojekte „umweltverträglicher“ gewesen wäre, ist abermals darauf zu verweisen, dass die Trassen- und Variantenwahl bereits mit der im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zwingend vorzunehmenden Trassenentscheidung erfolgt ist und im Rahmen des Detailgenehmigungsverfahrens weder eine Bedarfs-, noch eine weitere Variantenprüfung vorzunehmen ist. Ein Anspruch der bP auf eine bestimmte – möglicherweise einzelne Mitglieder der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ weniger belastende – Trassenführung besteht nicht. Wie auch schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren festgehalten wurde, besteht im Anwendungsbereich des UVP-G auch keine Verpflichtung, die „umweltverträglichste“ Variante auszuwählen (vgl. VfGH 13.12.2007, V87/06; *Schmelz/Schwarzer* UVP-G, § 6 UVP-G 2000 Rz 31). Zu den in diesem Zusammenhang von der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. aufgeworfenen enteignungsrechtlichen Fragen ist darauf hinzuweisen, dass allfällige Enteignungen nicht Teil des Detailgenehmigungsverfahrens sind. Wie die BMK in ihrem angefochtenen Bescheid zutreffend festgehalten hat, sind *„Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. ... grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.“* (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 100).

Schließlich bringen die bP auch noch vor, dass sich die Hochwassersituation durch das gegenständliche Vorhaben auch im Bereich des und um den Sportplatz(es) Leonding der Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur in Österreich (ASKÖ) verschlechtern würde. Wie sich aus den schlüssigen gutachterlichen Ausführungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 62 ff.) eindeutig ergibt, kommt es bereits im Bestand zu einer Hochwassergefährdung der Sportanlage bei HQ30 und HQ100. Merkliche Aufspiegelungen treten lokal bei HQ30 auf. Durch die im Zusammenhang mit dem Projekt vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird jedoch eine merkliche

Hochwasserverschärfung vermieden. Auch aus diesem Grund ergibt sich folglich kein Genehmigungshindernis.

3.11.1.11 Zu den Nebenbestimmungen:

Wenn die bP – wie schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren - die Zulässigkeit und ausreichende Bestimmtheit der durch den BMVIT bzw das Bundesverwaltungsgericht vorgeschriebenen Nebenbestimmungen in Frage stellen, kritisieren, dass „*un glaubliche fast 200 Nebenbestimmungen*“ vorgeschrieben werden mussten, und daher Zweifel an der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens äußern, übersehen sie, dass die Frage nach der Zulässigkeit und auch die Frage der ausreichenden Bestimmtheit der Nebenbestimmungen bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren behandelt und mit dem Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, rechtskräftig entschieden wurde. Auch der Verwaltungsgerichtshof hat sich – konkret auf das gegenständliche Vorhaben bezogen - mit der Zulässigkeit von Nebenbestimmungen, auch was deren von den bP kritisierte Anzahl anlangt, beschäftigt (VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167) und unter Verweis auf Systematik und Regelungsziel des Gesetzes ausdrücklich festgehalten, dass nichts darauf hindeutet, dass die bei der vorzunehmenden Entscheidung gemäß § 17 bzw. § 24f UVP-G 2000 im einheitlichen, also nicht aufgespaltenen Verfahren im Gesetz explizit genannten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen, Projektmodifikationen; vgl. § 17 Abs. 5 bzw. § 24f Abs. 5 UVP-G 2000) nicht auch dann vorgeschrieben werden könnten, wenn aufgrund eines entsprechenden Antrages der Konsenswerberin eine Teilung des Genehmigungsverfahrens in Grundsatz- und Detailgenehmigung erfolgt. Der Gerichtshof hat ebenfalls bekräftigt, dass ganz im Gegenteil zu der von den bP vertretenen Ansicht unerfindlich bleibt, wie ohne Normierung solcher Nebenbestimmungen und damit (wie es den bP vorzuschweben scheint) ohne jedes „Wenn und Aber“ sichergestellt werden soll, dass die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, wonach etwa die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen sind und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist, eingehalten werden sollen.

Auflagen dürfen nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie zur Zielerreichung, d.h. für die Einhaltung der Genehmigungskriterien erforderlich sind (vgl. § 24f Abs. 4 UVP-G 2000; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 12 UVP-G Rz 41f; *N. Raschauer* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G, § 12 UVP-G Rz 16) oder iSd § 24f UVP-G 2000 zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beitragen. Sie müssen geeignet und hinreichend bestimmt iSd § 59 Abs. 1 AVG sein (z.B. VwGH 11.12.2012, 2010/05/0097). Ob eine Auflage ausreichend bestimmt ist, bemisst sich aus den Umständen des Einzelfalls (vgl.

VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035.). Die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Maßgeblich ist nach der Rechtsprechung, dass die Behörde, die Sachverständigen sowie der Konsenswerber den Auflagen einen eindeutigen, objektiv erkennbaren Inhalt entnehmen können (*Erlacher/Lindner in Altenburger/N. Raschauer*, § 105 WRG Rz 13.).

Es genügt, wenn der Bescheidadressat unter Beiziehung eines Fachmanns den Inhalt der Auflage objektiv erkennen kann; die Auflage muss sohin für einen kundigen Fachmann objektiv verständlich sein (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, BVwG 20.11.2015, W102 2009977-2 „Semmering-Basistunnel neu“). Die Formulierung einer Auflage widerspricht dem Bestimmtheitsgebot nur dann, wenn der Inhalt der Bestimmung selbst unter Beiziehung eines Fachmannes nicht klar ermittelt werden kann. Dies gilt nicht bloß für den durch die Auflage belasteten Konsenswerber, sondern auch für die Partei, deren Rechte durch die Auflage geschützt werden sollen (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 20.11.2014.2011/07/0244). Nebenbestimmungen sind dann ausreichend bestimmt, wenn sie das gebotene Verhalten bei verständiger Auslegung zweifelsfrei erkennen lassen damit die Einhaltung der Auflage ermöglichen. Die Erforderlichkeit einer näheren Konkretisierung ist im Lichte „*einer zweck- und sachgemäßen Regelung der sich im Alltag ergebenden Lebenssachverhalte*“ zu beurteilen (VwGH 22.04.2002, 2000/10/0110).

Die von den BF beanstandeten „zu unbestimmt gehaltenen Nebenbestimmungen“ müssen daher aus der Sicht eines Fachmanns betrachtet werden. Kann dieser bei verständiger Auslegung den objektiven Inhalt der Nebenbestimmungen erkennen, sind sie bestimmt genug.

Die vorgeschriebenen Nebenbestimmungen wurden von erwiesenen Fachleuten vorgeschlagen und aufgrund der Ermittlungsergebnisse vorgeschrieben. Es ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass die Nebenbestimmungen unter Heranziehung von Fachleuten umgesetzt werden können. Gegenteilige Beweisergebnisse haben sich im Ermittlungsverfahren, bezogen auf den angefochtenen Bescheid, nicht ergeben.

Zu beachten ist auch, dass Auflagen aufgrund ihres Eingriffscharakters dem Verhältnismäßigkeitsgebot unterliegen (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 59 Rz 36 mwN; *N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer*, § 4 BStG Rz 32; *Lindner/Zankl in Altenburger/N. Raschauer*, § 18 ForstG Rz 2.) und sich daher auf erforderliche Maßnahmen zu beschränken haben.

Zur von den bP bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren behaupteten Unbestimmtheit der Nebenbestimmungen hat das Bundesverwaltungsgericht im

rechtskräftigen Erkenntnis vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E im Sinne der dargestellten Grundsätze ausgeführt, dass

„die gerichtlich bestellten Sachverständigen ausdrücklich bestätigt haben, dass die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Auflagen für den Fachmann ausreichend bestimmt sind bzw. dort, wo dies erforderlich war, entsprechende Vorschläge für Auflagenmodifikationen gemacht, denen das Bundesverwaltungsgericht im Spruch der gegenständlichen Entscheidung gefolgt ist. Auch der Konsenswerberin, welche die in der Grundsatzgenehmigung vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bei der Vorbereitung des Vorhabens für das Detailgenehmigungsverfahren zu beachten hat, macht es offenbar keine Schwierigkeiten, den Inhalt dieser Nebenbestimmungen zu ermessen.“

Entgegen der Ansicht der bP steht sohin unzweifelhaft fest, dass die bereits in der UVP-Grundsatzgenehmigung vorgeschriebenen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sind. Abgesehen davon übersehen die bP, dass die von ihnen angesprochenen Auflagen oftmals keine Nebenbestimmungen iSv. konkreten Handlungsvorgaben darstellen, sondern vielmehr darüber hinausgehende weiterführende Empfehlungen für Maßnahmen iSd. § 1 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, die nicht erforderlich sind, um die Genehmigungsfähigkeit herzustellen. Im Gegensatz zu Nebenbestimmungen müssen solche Empfehlungen nicht konkret bestimmt sein, verpflichten nicht direkt eine Partei und müssen daher auch nicht vollstreckbar sein. Die beanstandeten „Auflagen“ sollen Handlungshinweisen oder Alternativen aufzeigen.

Wenn die bP vorbringen, es gehe aus den Nebenbestimmungen nicht klar hervor, an wen diese gerichtet sind, übersehen sie, dass alle Nebenbestimmungen sich an die Konsenswerberin richten und diese – sofern in den Nebenbestimmungen Verpflichtungen enthalten sind - verpflichten. Auch hierzu hat sich das Bundesverwaltungsgericht bereits im rechtskräftigen Erkenntnis vom BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E geäußert (S. 164).

Insgesamt kann daher festgehalten werden, dass die Vorschreibung von Nebenbestimmungen in der gegenständlichen Art und Weise, entgegen der Ansicht der bP, nicht in Folge angeblicher Unbestimmtheit von vornherein unzulässig war.

Die von den bP vertretene Ansicht, wonach die Nebenbestimmungen der UVP-Grundsatzgenehmigung „unkritisch übernommen“ worden seien, trifft nicht zu. Eine wesentliche Aufgabe des UVP-Detailgenehmigungsverfahrens ist es ja gerade, zu überprüfen, ob die Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigung, an welche die Behörde im Rahmen des UVP-Detailgenehmigungsverfahrens gebunden ist (*Altenburger in Altenburger* (Hrsg), *Kommentar zum Umweltrecht*² (2019) § 18 UVP-G Rz 10; *Köhler/Schwarzer* § 18 Rz 11; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 18 UVP-G Rz 22), erfüllt sind. Um die in der UVP-Grundsatzgenehmigung festgestellte „grundsätzliche Umweltverträglichkeit“ zu erhalten, sind daher die Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung in der Detailgenehmigung

entweder zu wiederholen oder zumindest darauf (bestätigend) Bezug zu nehmen. Dies ist gegenständlich erfolgt. Verfehlt ist in diesem Zusammenhang die Ansicht der bP, die Nummerierung der Nebenbestimmungen der angefochtenen Entscheidung der BMK zeige, dass die Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung einfach ungeprüft, unreflektiert und unkritisch übernommen worden seien. Wahr ist vielmehr, wie die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid erläuternd ausführt, dass im Sinne der besseren Nachvollziehbarkeit versucht wurde, die bisherige Nummerierung derjenigen Nebenbestimmungen, die bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgeschrieben wurden, beizubehalten. Neu aufgenommene Nebenbestimmungen wurden von der BMK durch die Beifügung von Zeichen oder Buchstaben besonders gekennzeichnet, durch die klargestellt werden sollte, ob die jeweilige Nebenbestimmung ihren Ursprung im Grundsatzgenehmigungsverfahren, im ergänzenden Gutachten vom 30.11.2020, im ergänzenden Gutachten vom 25.08.2021, im Rodungsgutachten vom 19.05.2020 oder in der Verhandlungsschrift zum Retentionsraum Breitbrunn vom 14.01.2021 hat (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 14). Diese von der belangten Behörde offenbar als Serviceleistung für die Bescheidrezipienten gewählte Vorgangsweise wird von den bP absichtsvoll missverstanden.

Dass die BMK nicht, wie die bP dies darzustellen versuchen, die Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung einfach nur „durchgereicht“ hat, sondern sich im UVP-Detailgenehmigungsverfahren kritisch und umfassend damit auseinandergesetzt hat, zeigt sich auch daran, dass die belangte Behörde umfangreiche Sachverständigengutachten eingeholt und zahlreiche zusätzliche Nebenbestimmungen vorgeschrieben hat.

Soweit die bP abermals die Zulässigkeit der Nebenbestimmung 105a der UVP-Grundsatzgenehmigung thematisieren, ist auf das dazu bisher Gesagte zu verweisen.

Zu den sonst von den bP konkret angesprochenen Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides der BMK ist folgendes auszuführen:

Zu den ersten drei allgemeinen Vorschreibungen im Spruchpunkt IV.1. Bauphase des angefochtenen Bescheides:

Die Nebenbestimmung A.) betreffend den Baustellenverkehr wird von den bP unzutreffend zitiert. Von der belangten Behörde wurde nämlich – anders als noch in der Grundsatzgenehmigung – nicht vorgeschrieben, dass der Baustellenverkehr, wann immer dies möglich ist, „über die bestehende Bahntrasse“ zu erfolgen habe, sondern der Konsenswerberin wurde aufgetragen, den Baustellenverkehr nach Möglichkeit innerhalb der Baustelle in Längsrichtung im Baufeld abzuwickeln. Diese Vorgangsweise ergibt sich bereits aus dem Baukonzept, Einlage 03-03.01, S. 11. Die von den bP detektierte Unklarheit besteht nicht.

Die erforderlichen Angaben zum Baustellenverkehr und den Transportrouten (Nebenbestimmung B.) können ebenfalls dem Baukonzept (Einlage 03-03.01) sowie der „Übersichtsdarstellung Bauverkehr im übergeordneten Straßennetz“ (Einlage 08-01.14) entnommen werden, wo die Zufahrten zum Baufeld über das öffentliche Straßennetz und eine rechtzeitig vor Baubeginn erfolgende Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenerhalter (Land Oberösterreich, Standortgemeinden) vorgesehen ist. Dass nicht bereits in der Baubewilligung jede einzelne Baustellenfahrt im Detail festgelegt werden kann, versteht sich von selbst und entspricht den üblichen Gepflogenheiten.

Nebenbestimmung C.) ist offensichtlich dahingehend zu verstehen, dass die Konsenswerberin strombetriebene Baumaschinen einzusetzen hat, sofern solche für die durchzuführenden Bautätigkeiten nach dem Stand der Technik geeignet und verfügbar sind. Ansonsten werden kraftstoffbetriebene Baumaschinen eingesetzt. Auch hier ist nach Ansicht des erkennenden Senates keine Unklarheit ersichtlich.

Bei den allgemeinen Vorschriften A.) bis C.) Im Spruchpunkt IV. 1. des angefochtenen Bescheides der BMK handelt es sich offenbar um Nebenbestimmungen im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, die zwar zur Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht notwendig sind, aber schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindern oder verringern sollen.

Zur Auflage 13 des angefochtenen Bescheides der BMK (betreffend Erschütterungen):

Zu dieser von den bP kritisierten Auflage ist anzumerken, dass es sich bei den angesprochenen „erschütterungsrelevanten“ Bauarbeiten, wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für Lärm und Erschütterungen in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht bestätigt hat (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 17), um Arbeiten handelt, bei welchen aus bautechnischer Erfahrung heraus Immissionen in den Gebäuden entstehen können, die sich an die Richtwerte der ÖNORM S 9020 annähern. Solche Arbeiten sind zB Abrissarbeiten, Baugrubensicherungsarbeiten (Spundwände, Bohrpfähle), Verdichtungsarbeiten sowie Rammarbeiten für Lärmschutzwand- und Mastfundamente. Solche Arbeiten werden in zusammenhängenden Zeitabschnitten durchgeführt, sodass sie durch eine mehrwöchige oder mehrmonatige Messung abgedeckt werden können. Der Sachverständige hat die Eignung der von der Konsenswerberin vorgesehenen längerfristigen (dauernden) Messungen für die rechtzeitige und zuverlässige Feststellung und Überwachung solcher erschütterungsrelevanter Bauarbeiten bestätigt und empfohlen, die Messung am Fundament

durchzuführen, wie dies in der ÖNORM S9020 vorgesehen ist (vgl. Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 17). Die von den bP gesehene Unklarheit besteht nicht.

Zu den Auflagen „für das Detailgenehmigungsverfahren“:

Die bP rügen zu Recht, dass in etlichen Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides der BMK Vorschriften „für das Detailgenehmigungsverfahren“ getroffen werden. Wie in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Befragung des Vertreters der belangten Behörde klargelegt werden konnte, betreffen diese Nebenbestimmungen zum Teil die konkrete Ausführungsplanung der Konsenswerberin und können ansonsten entfallen, da das Detailgenehmigungsverfahren bereits durchgeführt wurde und dort die Erfüllung der Vorgaben der Grundsatzgenehmigung zu prüfen war. Entsprechende Anpassungen wurden im Spruch der gegenständlichen Entscheidung vorgenommen.

Generell wurden, da offenbar bei den bP durch die von der BMK gewählte Art der Vorschrift von Nebenbestimmungen eine gewisse Unsicherheit eingetreten ist, die bisher vorgeschriebenen Nebenbestimmungen im Spruch der gegenständlichen Entscheidung noch einmal übersichtlich zusammengefasst, um auch für Nicht-Fachleute nachvollziehbar darzustellen, was konkret einzuhalten ist.

3.11.1.12 Zum Thema Verkehr:

Die bP bringen vor, die im Projekt getroffenen Darlegungen betreffend das Thema Verkehr seien nach wie vor un schlüssig. Der Sachverständige für Verkehr im Behördenverfahren habe keine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchgeführt bzw kein entsprechendes Gutachten erstellt, sondern einfach unreflektiert die „noch dazu spärlichen und unvollständigen“ Unterlagen, die ihm seitens der Projektwerberin vorgelegt worden seien, „übernommen“. Alles in allem zeige sich also bei wertender Gesamtbetrachtung, dass die Verwirklichung des vorliegenden Projekts nur zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur führe, und es keine positiven Auswirkungen auf den überregionalen Verkehr gebe, die dies rechtfertigen würden.

Es trifft zwar zu, dass im Grundsatzgenehmigungsverfahren kein eigener Sachverständiger speziell für den Fachbereich Straßenverkehr bestellt wurde, doch übersehen die bP, dass bereits im behördlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren dennoch bereits Fragen u.a. aus den Fragenbereichen Verkehr, Verkehr - Schiene sowie Verkehr - Straßennetz (inkl Rad- und

Fußwegenetz) sachverständig vom ursprünglich nur für den Fachbereich Eisenbahnbautechnik bestellten Sachverständigen Dipl.-Ing. Markus MAYR beantwortet wurden und eine Unrichtigkeit oder Unschlüssigkeit seiner diesbezüglichen gutachterlichen Ausführungen von den bP bis hin zur (nicht erfolgreichen) Revision nicht aufgezeigt werden konnte (vgl. dazu VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, wo der Gerichtshof die von den bP kritisierte Vorgangsweise betreffend die Behandlung straßenverkehrlicher Aspekte im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht beanstandet hat, sondern ausdrücklich festgehalten hat:

„Dem Vorbringen ..., die Einholung eines Gutachtens aus dem Fachbereich Straßenverkehr sei zu Unrecht unterlassen worden, ist zunächst zu entgegnen, dass der Sachverständige Dipl.-Ing. M beauftragt war, unter anderem zu Fragen aus diesem Fachbereich Stellung zu nehmen. Dass die diesbezüglichen gutachterlichen Ausführungen dieses Sachverständigen unschlüssig oder unrichtig wären, vermögen die revisionswerbenden Parteien - wie bereits oben ausgeführt - nicht darzulegen. Wenn das BVwG vor diesem Hintergrund davon ausgegangen ist, dass der Sachverhalt betreffend den Bereich (Straßen-)Verkehr hinreichend erhoben worden sei und keine weiteren Ermittlungen notwendig seien, insbesondere kein eigenes Gutachten aus dem Fachbereich Straßenverkehr erforderlich sei, wird von den Revisionen, die weder konkret darlegen, welche (weiteren) Fragen aus dem Fachbereich (Straßen-)Verkehr zu beantworten wären, noch welches Ergebnis bei Einholung eines weiteren Gutachtens zu erwarten wäre, nicht aufgezeigt, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts, kein solches Gutachten einzuholen, die maßgeblichen Leitlinien der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs überschreiten würde“).

Zusätzlich wurde nunmehr von der BMK im behördlichen Detailgenehmigungsverfahren ein eigener Sachverständiger für den Fachbereich Straßenbau und Straßenverkehrswesen bestellt. Dieser setzte sich umfassend mit der straßenverkehrlichen Dimension des gegenständlichen Detailvorhabens auseinander. Auch vom Bundesverwaltungsgericht wurde im gegenständlichen Beschwerdeverfahren eine nicht-amtliche Sachverständige für Straßenverkehr bestellt, die sich mit allen in den Beschwerden aufgeworfenen straßenverkehrlichen Fragen einschließlich des – wo relevant - Rad- und Fußgängerverkehrs umfassend auseinandergesetzt hat.

Es zeigt sich daher, dass sowohl im Grundsatz- als auch nun im Detailgenehmigungsverfahren die notwendigen Schritte zur schlüssigen Aufbereitung und Darlegung des Themas Verkehr gesetzt wurden. Die nicht näher substantiierte Behauptung der bP, der Sachverständige im Behördenverfahren hätte im Rahmen seiner Beurteilung einfach „unreflektiert“ die „spärlichen Unterlagen“ der Projektwerberin „übernommen“, vermag daran nichts zu ändern. Auch den Ausführungen der bP, wonach eine eigene Verkehrsuntersuchung hätte durchgeführt bzw ein Gutachten hätte erstellt werden müssen, war nicht zu folgen, da die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens umfassend erhoben und beurteilt wurden.

Wenn die bP vorbringen, dass das gegenständliche Vorhaben bei wertender Gesamtbetrachtung den öffentlichen Verkehrsinteressen widerspreche, ist dem Folgendes entgegenzuhalten:

Die bP stellen zum wiederholten Mal in Abrede, dass der projektgegenständliche Ausbau der Westbahnstrecke überhaupt notwendig sei (gehen aber – beginnend im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren und gleichbleibend bis zum Schluss des Ermittlungsverfahrens im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren – davon aus, dass auf der zukünftig viergleisig ausgebauten Westbahnstrecke deutlich mehr Züge fahren werden und somit ein wesentlich höherer Bedarf besteht, als die Konsenswerberin dies prognostiziert), und sprechen sich für den Fall der Erforderlichkeit abermals für eine alternative Trasse aus. Diesbezüglich ist auf das bereits rechtskräftig abgeschlossene Grundsatzgenehmigungsverfahren zu verweisen, in dem nicht nur die Trasse festgelegt, sondern auch die Frage der Anbindung an den Flughafen Linz und die geplante Verlegung des Rügenverladeplatzes abschließend geprüft wurden. Wenn die bP in weiterer Folge die „*mittlerweile vervielfachten*“ Investitionskosten ins Treffen führen, ist festzuhalten, dass die Höhe der für die Planung und Errichtung des Vorhabens erforderlichen Investitionskosten – ebenso wie die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bzw. die Möglichkeit, eine kostengünstigere Projektalternative auszuführen - kein Gegenstand der UVP und insbesondere kein Themenbereich ist, der von den bP im UVP-Verfahren geltend gemacht werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch daran zu erinnern, dass es in einem Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nicht darum geht, die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens zu prüfen (zur Notwendigkeit des Vorhabens vgl. etwa VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; 24.08.2011, Zl. 2010/06/0002).

Soweit die bP verkehrsfachliche Aspekte thematisieren, ist darauf zu verweisen, dass der im Behördenverfahren vor der BMK tätige Sachverständige sich bereits umfassend und schlüssig damit auseinandergesetzt hat (vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen - FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 1 S. 47 ff.) und die bP weder neue Argumente vorbringen noch den gutachterlichen Ausführungen des Behördensachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegentreten.

Auch die vom Bundesverwaltungsgericht bestellte nicht-amtliche Sachverständige für (Straßen-)Verkehr hat sich mit dem Vorhaben und seinen verkehrlichen Auswirkungen sowie mit den Beschwerdevorbringen auseinandergesetzt. Genehmigungshindernisse sind dabei nicht zutage getreten (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 20 ff.).

Die in den Beschwerden aufgeworfenen Fragen betreffend den Fachbereich Verkehr wurden von der gerichtlich bestellten Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar beantwortet.

Dass die gutachterlichen Ausführungen zum Thema Verkehr unschlüssig oder unrichtig wären, vermochten die bP nicht darzulegen.

Das Bundesverwaltungsgericht geht vor diesem Hintergrund davon aus, dass der Sachverhalt betreffend den Bereich (Straßen-)Verkehr hinreichend erhoben wurde und keine weiteren Ermittlungen notwendig sind, insbesondere keine weitere Gutachtensergänzung aus dem Fachbereich Straßenverkehr erforderlich ist. Die bP legen nach wie vor weder konkret dar, welche (weiteren) Fragen aus dem Fachbereich (Straßen-)Verkehr zu beantworten wären, noch welches Ergebnis bei Einholung eines weiteren Gutachtens zu erwarten wäre. Die maßgeblichen Leitlinien der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs wurden gegenständlich befolgt.

3.11.1.13 Zum behaupteten Widerspruch des Vorhabens mit der Flächenwidmung, der Stadtentwicklung sowie dem Orts- und Landschaftsbild:

Die bP bringen abermals vor, durch die im Detailgenehmigungsverfahren bewilligte viergleisige Verbreiterung der Eisenbahntrasse mitten durch Leonding werde das Stadtgebiet von Leonding zerschnitten und es komme zu einer Teilung der Stadt, die das Ortsbild tiefgreifend verändere. Leonding werde durch diese „Schneise“ in unzulässiger Weise massiv beeinträchtigt und die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde werde erheblich eingeschränkt. Dies widerspreche den von der Stadtgemeinde wahrzunehmenden öffentlichen Interessen und dem Rücksichtnahmegebot der Planung des Bundes auf jene des Landes und der Stadtgemeinde.

Dazu reicht der Verweis auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, in dem der schon dort – fast wortident – behauptete Widerspruch des Vorhabens mit der Flächenwidmung, der Stadtentwicklung sowie dem Orts- und Landschaftsbild eingehend behandelt wurde.

Schon im Umweltverträglichkeitsgutachten hat sich der Sachverständige für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter umfassend mit möglichen Widersprüchen des Vorhabens zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild auseinandergesetzt und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

„Die Planung für das Vorhaben sieht vor, dass in der Gemeinde Leonding ein Ausbau der Bestandsstrecke zur HL-Trasse erfolgt, wobei der bestehende Trassenkorridor nicht verlassen wird. Die Ausbaumaßnahmen beschränken sich somit weitestgehend auf die bereits jetzt von der Bahn beanspruchten Flächen. Nur an einzelnen Streckenabschnitten werden kleinere Teilflächen in den Ausbau einbezogen, die derzeit noch nicht von der Bahn für den Bestand beansprucht werden. Mit dem Ausbau zur

HLTrasse werden auch alle bereits bestehenden Querungen / Überführungen etc. beibehalten, einer Veränderung der bestehenden städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgt nicht.

Aufgrund dieser Ausgangssituation kann in der Gemeinde Leonding nicht von einer Zerschneidung des Siedlungsraumes durch die neue Bahntrasse gesprochen werden - vielmehr weist die Bestandstrasse bereits eine historisch bedingte Funktion auf.

Weder eine Tieflage und Einhausung - die aufgrund der eingehaltenen Grenzwerte nicht erforderlich ist - noch eine andere (undenkbare) Trasse würden eine wesentliche Veränderung der Lage- und Transportbedingungen ergeben - bei gleichzeitig erheblich höheren Ausbau- und Folgekosten.

Zusätzlich ist zu beachten, dass vermutlich eine Tieflage mit Einhausung wesentliche negative Auswirkungen auf die in diesem Trassenraum bestehenden Anbindungen an andere Bahntrassen haben würde - erforderlich wären Umbaumaßnahmen, die weit in das bestehende Trassennetz in Richtung Hauptbahnhof Linz reichen würden (Lageanpassung, Anbindung an die Linzer Lokalbahn / LILLO. Anpassung an die ÖBBTrasse Linz - Selzthal) und auch erhebliche Umbaumaßnahmen bei den angrenzenden Straßen erfordern würden" (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten vom 21.03.2017, Band 2, S 91).

Im gegen den UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid des BMVIT geführten Beschwerdeverfahren hat das Bundesverwaltungsgericht nach abermaliger sachverständiger Untersuchung festgestellt:

„Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild wurden im Einreichprojekt und im Umweltverträglichkeitsgutachten geprüft, entsprechende Maßnahmen wurden im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben. Bei Beachtung dieser Maßnahmen ist die grundsätzliche Umweltverträglichkeit gegeben.“ (vgl. UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 61).

Bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren hat sich daher gezeigt, dass keine Anhaltspunkte für den von den bP behaupteten Widerspruch des Vorhabens zur Flächenwidmung, zur Stadtentwicklung sowie zum Orts- und Landschaftsbild bestehen. Die u.a. dieses Ergebnis des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens in Frage stellenden Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof und außerordentlichen Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof waren nicht erfolgreich.

Wie sich nun im Detailgenehmigungsverfahren gezeigt hat, wurden im Detailprojekt keine wesentlichen Änderungen gegenüber dem Grundsatzprojekt vorgenommen, die zu einer anderen Einschätzung in Hinblick auf die Flächenwidmung, die Stadtentwicklung und das Orts- und Landschaftsbild führen würden. Die Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigungsentscheidung wurden berücksichtigt, sodass es nicht zu beanstanden ist, dass die BMK im angefochtenen Bescheid zu dem Ergebnis gekommen ist, dass auch das

Detailprojekt, da es der Grundsatzgenehmigung entspricht, als umweltverträglich anzusehen ist (vgl. Bescheid der BMK vom 06.10.2021, 2021-0.673.324, S 12). Die diesbezügliche Kritik der bP geht folglich ins Leere.

Wenn die bP auch in diesem Zusammenhang wieder alternative, ihrer Ansicht nach besser geeignete Trassenführungen einfordern, ist darauf zu verweisen, dass im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren auch die Trassengenehmigung erteilt wurde und die Trasse folglich feststeht. Das selbe gilt für die Projektausführung ohne Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding, die ebenfalls im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren festgelegt wurde und von der im UVP-Detailgenehmigungsverfahren nur dann abgewichen werden könnte, wenn die Konsenswerberin eine entsprechende Änderung ihres verfahrenseinleitenden Antrages vornähme. Selbst eine Abänderung des Vorhabens wäre freilich nur innerhalb der engen Grenzen des § 13 Abs. 8 AVG möglich, d. h. wenn die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt wird. So lang die Konsenswerberin ihren Antrag nicht abändert, erübrigt sich jede Diskussion über alternative Trassenführungen und Projektausführungen.

Zum Vorwurf der bP, dass die Bahntrasse und die Lärmschutzwände nicht ausreichend in das Orts- und Landschaftsbild integriert seien, ist auf den angefochtenen Bescheid der BMK zu verweisen, wo die belangte Behörde unter Verweis auf die umfassenden, schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Landschaft/Landschaftsbild, Ortsbild, Raumentwicklung festgestellt hat, dass die nunmehr teilweise als Ergebnis des rechtskräftig abgeschlossenen Grundsatzgenehmigungsverfahrens erforderlichen höheren Lärmschutzwände im Detailprojekt zwar visuelle, aber keine räumlich-funktionellen Wirkungen entfalten und der Eingriff insgesamt weiterhin als geringfügig zu bewerten ist (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 123). Auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren, in welchem diese Fragestellung einer nochmaligen sachverständigen Beurteilung unterzogen wurde, wurde dieses Ergebnis bestätigt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 89 ff.).

3.11.1.14 Zur Alternativenprüfung:

Die Umweltverträglichkeitserklärung hat gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 in der hier relevanten Fassung BGBl. I Nr. 87/2009 „Eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen“ zu enthalten.

Bei der Alternativenprüfung nach § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 hat sich die UVP auf die von der Konsenswerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen ist, welche Alternativen sie in Erwägung zieht (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G3 § 1 Rz 7).

Zur Frage von Trassenvarianten ist anzumerken, dass die Prüfung solcher Varianten nur dann Bestandteil der UVP ist, wenn – wie bei Infrastrukturvorhaben – die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht (§ 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000). Jedoch muss der Projektwerber auch diesfalls nicht die umweltverträglichste Trassenvariante zur Genehmigung einreichen. Auch muss und kann die Behörde mit ihren Vorschreibungen nicht in diese Richtung wirken. Der VfGH hat festgehalten, dass es keinen prinzipiellen Vorrang für Vorhaben gibt, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde (VfGH 28. 06. 2001, V 51/00). Auch dem Bundesverfassungsgesetz über den umfassenden Umweltschutz (BGBl. Nr. 491/1984) kann lediglich die Verpflichtung des Gesetzgebers entnommen werden, Kriterien des Umweltschutzes in die der Verwaltung obliegenden Entscheidungskriterien einfließen zu lassen.

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist die Konsenswerberin gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 87/2009 lediglich angehalten, mögliche Alternativen (d.h. nicht nur Standort- und Trassenvarianten, sondern auch technische Alternativen; vgl. *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 1 UVP-G Rz 15) zum geplanten Projekt zu prüfen und dies darzustellen. Die Pflicht zur Alternativenprüfung ist dabei durch den Verfahrensgegenstand (und daher eng) begrenzt. Es ist weder eine projektüberschreitende Alternativenprüfung noch eine „intermodale“ Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung gefordert, da dies dem Wesen der Projekt-UVp widersprechen würde (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 12 UVP-G Rz 46). Wenn von den bP abermals vorgebracht wird, die Anforderungen an die zwingende Trassen- und Alternativenprüfung seien nicht erfüllt worden, ist darauf hinzuweisen, dass die Alternativenprüfung nach dem UVP-G 2000 dem Konsenswerber obliegt und nicht Aufgabe der Behörde oder des Gerichtes ist. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 87/2009 hat die Konsenswerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung „*Eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen*“ vorzulegen; „*bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist*“ (§ 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000), sind „*die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten*“ darzustellen. Dies ist gegenständlich erfolgt. Vom Projektwerber/von der

Projektwerberin nicht geprüfte Lösungsmöglichkeiten bzw. Standort- oder Trassenvarianten sind auch von der Behörde bzw. in weiterer Folge vom Verwaltungsgericht nicht zu prüfen.

Eine konkrete Verpflichtung zur Durchführung einer bestimmten Variante oder Alternative – z.B. der „umweltverträglichsten“ oder „besten“ (wobei je nach persönlichem Blickwinkel Unsicherheiten auftreten können, wie diese objektiv ermittelt werden soll und welcher „besten“ Variante oder Alternative letztlich der Vorzug zu geben wäre) oder der von den Betroffenen mehrheitlich gewünschten - besteht nicht.

Wie ebenfalls bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren festgestellt wurde, hat sich die behördliche und verwaltungsgerichtliche Prüfung ausschließlich auf das eingereichte Vorhaben zu beziehen. Da die Konsenswerberin durch ihren Antrag den Verfahrensgegenstand festlegt, ist im UVP-Verfahren festzustellen, ob das beantragte (und nicht ein anderes, nicht beantragtes) Vorhaben - allenfalls unter Vorschreibung von Auflagen - bewilligungsfähig ist. Die Genehmigung eines anderen als des eingereichten Projektes („Aliud“) ist nicht zulässig.

Die nach dem UVP-G 2000 gebotene Alternativenprüfung wurde – entgegen den wiederkehrenden Behauptungen der bP – von der Konsenswerberin bei der Ausarbeitung des Projekts für das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durchgeführt (vgl. die diesbezüglichen Feststellungen in BVwG 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 51: *„Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Konsenswerberin geprüften Trassen sowie der Nullvariante wurden in der Einreichung nachvollziehbar dargestellt. Die im Trassenauswahlverfahren angewendeten Kriterien entsprechen dem Stand der Technik. Die von der Konsenswerberin hinsichtlich der Nullvariante und der untersuchten Trassenvarianten getroffene Einschätzung wurde durch das Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigt.“*; siehe auch Umweltverträglichkeitserklärung betreffend das Trassenauswahlverfahren, Einlage 02-01.02; Projektbegründung und Alternativen, Einlage 02-01.01.).

Wie bereits dort im Einklang mit der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ausgeführt wurde, hat die Konsenswerberin im Rahmen des Trassenauswahlprozesses umfangreiche Untersuchungen zu verschiedenen Trassenvarianten vorgenommen (vgl. dazu Einlage 02-01.02 - Trassenauswahlverfahren und Einlage 02-01.01 - Projektbegründung und Alternativen).

Vor der Einreichung zum UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurden verschiedene Standort- und Trassenalternativen geprüft. Die schlussendliche Entscheidung fiel auf jene Variante, die nach Ansicht der Konsenswerberin eine optimale Ausgestaltung des Raumes gewährleistet und der Funktionalität am besten dient. Diese Trassenauswahl obliegt und oblag allein der Konsenswerberin und war nicht Aufgabe der Behörde oder des Gerichtes.

Festzuhalten ist somit, dass der Antrags- und Entscheidungsgegenstand nur die von der Konsenswerberin eingereichte Trasse ist und daher nicht Trassenalternativen umfasst. Weder die UVP-Richtlinie, noch das UVP-G eröffnen eine Möglichkeit, den Projektwerber bzw die Behörde zur Prüfung bestimmter Alternativen oder Varianten zu verhalten (vgl. *Ennöckl* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4).

Es ist auch abermals darauf hinzuweisen, dass keine gesetzliche Vorschrift ersichtlich ist, aufgrund derer der Antragsteller die „umweltverträglichste“ oder die für bestimmte Betroffene günstigste bzw. schonendste Variante oder Alternative zu wählen hätte (vgl. VfGH 28.06.2001, V51/00; VfGH 13.12.2007, V87/06 RS: *„Weder aus dem HochleistungsstreckenG noch aus dem UVP-G 2000 lässt sich eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der „Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn“ geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (s § 3 Abs1 HochleistungsstreckenG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde“*). Vielmehr bleibt es der Konsenswerberin überlassen, welche von mehreren grundsätzlich in Frage kommenden, zur Zweckerreichung geeigneten Varianten sie zur Genehmigung einreicht. Die Behörde bzw. in weiterer Folge das Gericht hat dann zu prüfen, ob das eingereichte Vorhaben nach den anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen genehmigungsfähig ist. Sofern dies der Fall ist, besteht keine rechtliche Handhabe, die beantragte Genehmigung zu versagen oder die Konsenswerberin zur Ausführung einer anderen, nicht eingereichten Variante zu verhalten, selbst wenn diese aus dem einen oder anderen Blickwinkel günstiger erscheint und geradezu „auf der Hand liegt“ (*Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4).

Insbesondere kann der Konsenswerberin auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 iVm. § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse oder Projektausführung „vorgeschrieben“ werden, da dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre; das UVP-Verfahren ist über die konkret eingereichte Variante abzuführen (so bereits Umweltsenat 08.03.2010, US 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung).

Im naturschutzrechtlichen Verfahren war eine gesonderte, über die bereits erfolgte Beurteilung im UVP-Verfahren hinausgehende Alternativenprüfung nicht mehr vorzunehmen. Die Naturschutzbehörde ist im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs nicht befugt, Alternativen zu prüfen, wenn die Entscheidung für ein Vorhaben im Rahmen einer Bundeskompetenz getroffen wurde (VwGH 26.06.2014, 2013/03/0062; 18.12.2012, 2009/07/0179). Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der belangten UVP-

Behörde erzielte Ergebnis war daher auch dem angefochtenen Bescheid der belangten Naturschutzbehörde zugrunde zu legen.

Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 bis 0273-9, 0274-11, 0275, 0276-9) hat sich – bezogen auf das gegenständliche Vorhaben – mit den die Alternativenprüfung betreffenden Argumenten der bP eingehend auseinandergesetzt und folgendes ausgeführt:

„Die Verpflichtung zur Darstellung von Alternativvarianten in der Umweltverträglichkeitserklärung ergibt sich - in Übereinstimmung mit den Vorgaben der UVP-Richtlinie - aus § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, der gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 auch im Fall eines UVP-Verfahrens betreffend eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecke anzuwenden ist (vgl. VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219, mwN). Im Rahmen der Alternativenprüfung nach § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sind vor allem Standortvarianten zu untersuchen. Nicht zu prüfen sind alternative umweltpolitische Gesamtkonzepte und gesamtstaatliche Fragen des Umweltschutzes (vgl. VwGH 24.7.2015, 2013/07/0215).

Es trifft zwar zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch bereits klargestellt, dass § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloß programmatische Bestimmung darstellt, die die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung festlegt und als Interpretationshilfe dient. § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangen ebenso wie Art. 5 Abs. 1 lit. d iVm. Anhang IV Z 2 der Richtlinie 2011/92/EU nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (Richtlinie 2011/92/EU). Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen zu prüfen habe, steht der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der Richtlinie 2011/92/EU entgegen (vgl. in diesem Sinne VwGH 27.09.2018, Ro 2018/06/0006).

Der Verfassungsgerichtshof hat (im Rahmen eines Prüfungsverfahrens betreffend eine Trassenverordnung) ausgesprochen, dass sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten lässt. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist, ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde (vgl. VfGH 13.12.2007, V87/06).

Aus § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung des die Erlassung der Trassenverordnung durch die Behörde vorbereitenden Eisenbahnunternehmens „die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens“ sowie „bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und

Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen“. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, zur Begründung des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens. Dem Projektwerber ist aber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt.

Zum Verhältnis zwischen eisenbahnrechtlicher Baugenehmigung und darauf aufbauender Enteignung judiziert der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung, dass die rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigung den Umfang der für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn im Sinne des § 2 EisbEG notwendigen Baumaßnahmen verbindlich festlegt und zudem die - auf Basis der verfassungsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich einer Enteignung notwendige - „projektbezogene“ Gemeinnützigkeit (also das Überwiegen der öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des durch die Enteignung umzusetzenden Projekts gegenüber gegenläufigen öffentlichen oder privaten Interessen) bindend feststellt (vgl. VwGH 27.11.2012, 2012/03/0148). Welche konkreten Maßnahmen vom Bauwerber durchzuführen und damit „notwendig“ sind, wird im Einzelnen im in Rechtskraft erwachsenen Baugenehmigungsbescheid bestimmt (VwGH 19.12.2005, 2003/03/0196).

Vor diesem Hintergrund kann der Eigentümer einer durch den rechtskräftigen Baugenehmigungsbescheid betroffenen Liegenschaft im Enteignungsverfahren nicht mehr einwenden, die Inanspruchnahme liege nicht im öffentlichen Interesse. Das „Forum“ für die Geltendmachung gegenläufiger privater Interessen und deren Abwägung mit den öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Projekts liegt vielmehr im Baugenehmigungsverfahren, in dem die Parteistellung des betroffenen Eigentümers diesem ermöglicht, in Wahrung seiner Interessen die ihm durch das Projekt entstehenden Nachteile geltend zu machen und auf jene Vorkehrungen zu dringen, durch die eine Beeinträchtigung seiner Rechte vermieden werden soll (vgl. zum Ganzen etwa VwGH 30.9.2020, Ra 2020/03/0054, mwN).

Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 31f Z 3 EisbG ist im Fall der Verletzung eingewendeter subjektiver öffentlicher Rechte einer Partei, dass 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. Betroffene Eigentümer können im Rahmen der gebotenen Interessenabwägung daher einwenden, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile.

Gegenstand dieses Verfahrens ist das vom Projektwerber eingereichte Vorhaben, nicht etwa eine andere als die beantragte Trassenführung. Alternativprojekte oder alternative Streckenführungen sind von der Behörde deshalb nicht zu prüfen; mit dem Vorbringen, eine Prüfung „sinnvollere Varianten“ sei nicht ausreichend erfolgt, wird eine Verletzung konkreter subjektiver-öffentlicher Rechte nicht aufgezeigt (ständige Judikatur; vgl. nur etwa VwGH 27.11.1996, 91/03/0143; VwGH 2.5.2007, 2004/03/0203; VwGH 23.5.2007, 2005/03/0094; VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; VwGH 24.9.2014, 2012/03/0003).

Die mitbeteiligte Partei hat sowohl eine Aufstellung der verschiedenen geprüften Trassenalternativen (einschließlich der Nullvariante) eingereicht, als auch eine Begründung für die letztliche Bevorzugung der gewählten Variante mit den übrigen Einreichunterlagen vorgelegt. Das BVwG stellte in seiner Entscheidung im Überblick dar, welche verschiedenen Standort- und Trassenalternativen durch die mitbeteiligte Partei im Rahmen der Alternativenprüfung vor der Einreichung des Projektes untersucht wurden (vgl. S. 51, angefochtenes Erkenntnis mit Verweis auf die UVP-Einreichunterlagen Einlagezahl 02-01.01 „Projektbegründung und Alternativen“ und Einlagezahl 02-01.02 „Trassenauswahlverfahren“). Demnach wurden von der mitbeteiligten Partei fünf näher beschriebene alternative Trassenführungen („NORD2“ - zweigleisige Nordumfahrung; „SUED2“ - zweigleisige Südumfahrung; „SUED4-HÖ“ - viergleisige Südumfahrung; „SUED4-RV“ - viergleisige Südumfahrung mit Verlegung des Rübenverladeplatzes; „BEST4“ - viergleisiger Bestandsausbau) hinsichtlich deren Vor- und Nachteilen geprüft und in Relation mit dem Planungsnullfall gestellt. Zudem wurden die Gründe für die letztliche Bevorzugung der Variante „SUED4-RV“ beschrieben (vgl. dazu auch S. 31, angefochtenes Erkenntnis mit Verweis ua auf die Umweltverträglichkeitserklärung, Einlagezahl 02-01.02 „Trassenauswahlverfahren“ und das Umweltverträglichkeitsgutachten, Pkt. 4.2 „Frage 2 Alternativen und Varianten“).

Insofern die Revisionen das Unterlassen einer darüber hinausgehenden Alternativenprüfung - insbesondere mit Blick auf die von ihnen präferierte Tieferlegung und Einhausung der Trasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding und die Verschwenkung der Trasse zum Flughafen Hörsching - bemängeln, genügt es, auf die wiedergegebene Rechtsprechung hinzuweisen, wonach dies weder vom EisbG noch vom UVP-G verlangt wird.

Der Verfassungsgerichtshof hat die Behandlung der gegen das Erkenntnis des BVwG gerichteten Beschwerden nach Art. 144 B-VG abgelehnt und die darin erhobenen Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit der angewandten Bestimmungen - in ihrer Ausprägung durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs - offenkundig also nicht geteilt.

Dass diese ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs im Widerspruch zu den vom EuGH in seinem Urteil vom 7. November 2018, C-461/17, Holohan u.a., aufgestellten Vorgaben stünde, vermögen die Revisionen nicht darzulegen. Der EuGH hat in dieser Entscheidung u.a. Folgendes ausgeführt:

„60 Mit seinen Fragen 5 bis 7, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht sinngemäß wissen, ob Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der Projektträger Angaben zu den Umweltauswirkungen sowohl der ausgewählten Lösung als auch jeder einzelnen der wichtigsten von ihm geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten vorlegen und die Gründe für seine Auswahl im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen erläutern muss, und dies auch dann, wenn eine solche anderweitige Lösungsmöglichkeit in einem frühen Stadium verworfen wurde.

61 Die UVP-Richtlinie bezweckt nach ihrem Art. 3 u. a., dass die Umweltauswirkungen eines Projekts identifiziert, beschrieben und bewertet werden.

62 In Art. 5 der UVP-Richtlinie sind die in Anhang IV spezifizierten Angaben aufgelistet, die der Projektträger in geeigneter Form den zuständigen Behörden vorlegt, um ihnen die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung des beantragten Projekts zu ermöglichen.

63 Im Besonderen schreibt Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie vor, dass der Projektträger zumindest ‚eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen [von ihm] geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen‘ vorlegen muss.

64 Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung folgt ausdrücklich, dass es dem Projektträger obliegt, den zuständigen Behörden eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen von ihm geprüften Lösungsmöglichkeiten sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vorzulegen.

65 Insoweit ist festzustellen, dass die UVP-Richtlinie keine Definition des in Art. 5 Abs. 3 Buchst. d verwendeten Begriffs der ‚wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten‘ enthält. Gleichwohl ist, wie von der Generalanwältin in den Nrn. 94 und 95 ihrer Schlussanträge ausgeführt, davon auszugehen, dass zur Beurteilung der Frage, welche der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten als ‚wichtig‘ anzusehen sind, ihre Bedeutung für die Umweltauswirkungen des Projekts bzw. für deren Vermeidung ausschlaggebend ist. Zu welchem Zeitpunkt eine anderweitige Lösung vom Projektträger verworfen wurde, ist insoweit irrelevant.

66 Da nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie nur eine Übersicht über diese Lösungsmöglichkeiten vorzulegen ist, ist sodann davon auszugehen, dass diese Bestimmung nicht verlangt, dass die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung wie für das ausgewählte Projekt unterzogen werden müssten. Allerdings hat der Projektträger zumindest im Hinblick auf die jeweiligen Umweltauswirkungen seine Auswahlgründe anzugeben. Die Pflicht des Projektträgers zur Skizzierung der wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten bezweckt nämlich vor allem, seine Auswahl zu begründen.

67 Diese dem Projektträger auferlegte Verpflichtung ermöglicht in weiterer Folge der zuständigen Behörde die Durchführung einer eingehenden Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Einklang mit Art. 3 der UVP-Richtlinie die Umweltauswirkungen des ausgewählten Projekts in geeigneter Weise identifiziert, beschreibt und bewertet.

68 Schließlich ist festzustellen, dass die in dieser Bestimmung genannte Übersicht für alle wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten, die vom Projektträger geprüft wurden, unabhängig davon vorzulegen ist, ob diese vom

Projekträger oder von der zuständigen Behörde ursprünglich ins Auge gefasst oder von einzelnen Verfahrensbeteiligten angeregt wurden.

69 Aufgrund dieser Erwägungen ist auf die Fragen 5 bis 7 zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der Projekträger Angaben zu den Umweltauswirkungen sowohl der ausgewählten Lösung als auch jeder einzelnen der wichtigsten von ihm geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten vorlegen und die Gründe für seine Auswahl zumindest im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen erläutern muss, und dies auch dann, wenn eine solche anderweitige Lösungsmöglichkeit in einem frühen Stadium verworfen wurde.“

Wird von der UVP-Richtlinie „nicht verlangt, dass die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung wie für das ausgewählte Projekt unterzogen werden müssten“ (vgl. Rn. 66), kann aus diesem Urteil nicht der von den Revisionen gewünschte Schluss gezogen werden, im Rahmen des UVP-Genehmigungsverfahrens über das vom Projektwerber eingereichte Vorhaben müsste geprüft werden, ob andere Varianten des Vorhabens umweltverträglicher seien als die vom Projektwerber eingereichte.

Bestätigt wird dieser Befund dadurch, dass nach der mit der Richtlinie 2014/52/EU vorgenommenen Änderung der Formulierung des Art. 5 der UVP-RL vom Projekträger nur verlangt wird, „eine Beschreibung der vom Projekträger untersuchten vernünftigen Alternativen, die für das Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt“ bereitzustellen (Art. 5 Abs. 1 lit. d).“

Den Wünschen der bP, der Konsenswerberin eine geänderte Trassenführung im Bereich der Gemeinde Pasching sowie eine Tieferlegung und (teilweise) Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding und damit die Ausführung eines anderen als des beantragten Vorhabens vorzuschreiben, konnte und kann daher nicht gefolgt werden.

Da die in § 6 UVP-G 2000 vorgesehene Alternativenprüfung bereits für die Einreichung zum UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren durchgeführt wurde, bestand und besteht keine Veranlassung, dies im Detailgenehmigungsverfahren zu wiederholen. Auch die von den bP erhobene Forderung, im Detailgenehmigungsverfahren eine neuerliche Alternativenprüfung vorzunehmen, ist daher nicht zielführend.

Soweit die Gemeinde Pasching (zuletzt in ihrer Stellungnahme vom 02.03.2023) abermals die geplante Auflassung der Bahnhaltestelle Pasching thematisiert, ist, wie schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren (vgl. dazu insbesondere das UVP-Grundsatzgenehmigungserkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S. 56 f. und Auflage 140), darauf hinzuweisen, dass im Projekt Vorkehrungen zur optionalen Errichtung einer Haltestelle Pasching getroffen wurden. Daher kann, sofern ein entsprechender Auftrag zur Wiedereinrichtung einer Haltestelle in Pasching erfolgt, die

Umsetzung kosten- und zeitsparend ohne Behinderung des Gesamtvorhabens erfolgen (vgl. dazu auch die im Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 44 dokumentierte Diskussion). Abermals festzuhalten ist freilich, dass eine allfällige Errichtung einer Haltestelle Pasching nicht Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens ist.

3.11.1.15 Zur geforderten Strategischen Umweltprüfung (SUP):

Die bP bringen vor, dass die SUP-RL im gegenständlichen Fall verletzt worden sei. Daraus, dass das Vorhaben keiner strategischen Umweltprüfung unterzogen worden sei, ergäben sich erhebliche, ein ordnungsgemäßes Verfahren verhindernde Mängel der Projektunterlagen.

Auch diesbezüglich ist im wesentlichen auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zu verweisen. Dort wurde bereits das von den bP schon damals behauptete Erfordernis einer SUP gemäß Art. 4 Abs. 1 SUP-RL für das gegenständliche Vorhaben geprüft. Gleichwohl soll noch einmal dargestellt werden, warum die bP mit ihrer Forderung nach einer SUP irren.

Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich, BGBl I Nr. 96/2005 idF. BGBl. I Nr. 25/2014 (SP-V-Gesetz) lauten:

„Zweck

§ 1. (1) Zweck dieses Bundesgesetzes ist es, vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung zu unterziehen.

(2) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001, umgesetzt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) „Netzveränderung“ bedeutet jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes.

(2) Zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz“ gehören:

1. Hochleistungsstrecken,
2. Wasserstraßen,
3. Bundesstraßen.

(3) „Umweltstellen“ sind die Umweltschwerpunkte der betroffenen Länder gemäß § 2 Abs. 4 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, die Landesregierungen der betroffenen Länder und der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

(4) Ein Land ist ein „betroffenes Land“, wenn es von den direkten oder indirekten Auswirkungen einer Netzveränderung berührt werden kann.

(5) Unter „Öffentlichkeit“ ist eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen und deren Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen zu verstehen.

(6) Initiator ist, wer eine Netzveränderung vorschlägt. Eine Netzveränderung vorzuschlagen sind berechtigt:

1. der Bund, vertreten durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie,
2. die Länder,
3. die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft,
4. die ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft,
5. die via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H.,
6. sonstige befugte Errichtungsgesellschaften.

(7) „Befugte Errichtungsgesellschaften“ sind Gesellschaften, die entweder durch Bundesgesetz oder Staatsvertrag, oder auf Basis einer bundesgesetzlichen oder staatsvertraglichen Ermächtigung errichtet wurden und deren satzungsmäßiger oder gesellschaftsvertragsmäßiger Zweck es ist, Bundesstraßen, Hochleistungsstrecken oder Wasserstraßen zu finanzieren, zu planen, zu bauen oder zu erhalten oder deren Finanzierung, Planung, Bau oder Erhaltung zu bewirken.

Anwendungsbereich der strategischen Prüfung

§ 3. (1) Einer strategischen Prüfung sind gemäß § 4 vorgeschlagene Netzveränderungen zu unterziehen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine strategische Prüfung vor Erstellung nachstehender Entwürfe, die er/sie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand vorgeschlagene Netzveränderungen sind, durchzuführen:

1. Verordnungsentwürfe, die zum Gegenstand haben:
 - a) die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz – HIG, BGBl. Nr. 135/1989;
 - b) die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG;
2. Gesetzesentwürfe über die Erklärung von weiteren Gewässern zu Wasserstraßen im Sinne des § 15 Schifffahrtsgesetz und
3. Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.

(2) Eine vorgeschlagene Netzveränderung ist dann nicht einer strategischen Prüfung zu unterziehen, wenn der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nach Einbeziehung der Umweltstellen und unter Berücksichtigung der in Anhang II der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30, angeführten Kriterien in Form einer Einzelfallprüfung feststellt, dass diese vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit. a) bis j) angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt. Diese Feststellung ist vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie unter Angabe der Gründe, die dieser Feststellung zu Grunde liegen, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

(3) Jedenfalls nicht durchzuführen ist eine strategische Prüfung im Sinne des Abs. 1 vor Erstellung von:

1. Verordnungsentwürfen in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 HIG vorgeschlagen ist;
2. Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, vorgeschlagen ist;
3. Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem vorgeschlagen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurück zu nehmen;
4. Gesetzesentwürfen, mit denen ein Straßenzug gegenüber der Beschreibung im Verzeichnis durch Verschiebung, Verlängerung oder Verkürzung von einer politischen Gemeinde zu einer unmittelbar angrenzenden Gemeinde, innerhalb von Städten mit Gemeindebezirken von einem Gemeindebezirk zu einem unmittelbar angrenzenden Gemeindebezirk, verändert wird, sofern der/die Bundesminister/in für Verkehr, Innovation und Technologie nach Einbeziehung der Umweltstellen unter Berücksichtigung der in Anhang II der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30, angeführten Kriterien die Feststellung veröffentlicht, dass voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen durch die vorgeschlagene Netzveränderung zu erwarten sind.

Vorschlag einer Netzveränderung

§ 4. Die Initiatoren können Vorschläge für Netzveränderungen einbringen. Außer in den Fällen des § 3 Abs. 3 beinhaltet der Vorschlag einer Netzveränderung auch die Erstellung eines Umweltberichtes (§ 6) in Abstimmung mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Die von den Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen betroffener Länder sowie der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind vor der Erstellung eines Umweltberichtes zu konsultieren, wobei den genannten Stellen eine Frist von vier Wochen einzuräumen ist. Dem Initiator gebührt für seine Aufwendungen kein Kostenersatz.

[...]“

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben betrifft keinen Verordnungsentwurf, der die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungstrecken gemäß § 1 Hochleistungstreckengesetz – HIG, BGBl. Nr. 135/1989 oder die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG zum Gegenstand hat. Für ein konkretes UVP-Projekt zur Festlegung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke – wie das gegenständliche Vorhaben - sieht das SP-V-Gesetz somit keine SUP-Pflicht vor. Das gegenständliche Vorhaben war daher nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes keiner SUP zu unterziehen.

Eine solche Verpflichtung zur Durchführung einer SUP ergibt sich auch nicht unmittelbar aus der Richtlinie 42/2001/EG (SUP-Richtlinie): Der Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie erstreckt sich auf „*Pläne und Programme*“. Von einem Plan oder Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie kann nur dann ausgegangen werden, wenn es sich dabei um einen Rechtsakt handelt, der die Grundlage für die Durchführung zumindest eines weiteren auf diesem Rechtsakt aufbauenden Vorhabens bildet. Bei einem konkreten Vorhaben hingegen, welches auf Grund der UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, und welches keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handelt es sich um keinen Plan und kein Programm im Sinne der SUP-Richtlinie (vgl. VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Eine die SUP-Pflicht auslösende Konstellation ist im verfahrensgegenständlichen Fall nicht gegeben, weil durch die angefochtenen Bescheide nicht die Grundlage für die Durchführung eines weiteren Vorhabens geschaffen wurde, sondern durch diese die nach dem UVP-G 2000 und nach den mitanzuwendenden Materiegesetzen zu erteilenden Genehmigungen zur Errichtung des Vorhabens "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" erfolgte. Da das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt keinen Plan und kein Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie darstellt, war schon deswegen die Durchführung einer SUP im Rahmen des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens nicht geboten.

Somit ist klar, dass für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" weder nach dem SP-V-Gesetz noch nach der SUP-RL eine SUP notwendig ist. Der Anregung bzw. dem Antrag der bP auf Einleitung eines Vorabentscheidungsverfahrens zur Klärung der Frage, ob dem gegenständlichen Verfahren eine SUP hätte vorangehen müssen, war folglich nicht nachzukommen.

Ein Verstoß gegen die SUP-RL durch das vorliegende Projekt scheidet im Übrigen schon aus zeitlichen Gründen aus, völlig unabhängig davon, ob man die Umsetzung der SUP-RL durch das SP-V-Gesetz für richtlinienkonform erachtet oder nicht.

Dies aus folgenden Gründen:

Art. 13 Abs. 1 und 3 der SUP-RL enthalten ein spezifisches Übergangsregime für bereits anhängige Planungsprozesse:

„Artikel 13

Umsetzung der Richtlinie

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 21. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Form dieser Bezugnahme.

(3) Die Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 gilt für die Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitpunkt erstellt wird. Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung von Artikel 4 Absatz 1, es sei denn, die Mitgliedstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist, und unterrichten die Öffentlichkeit über ihre Entscheidung. [...]

Für das vorliegende Projekt bedeutsam ist der zweite Satz des Abs. 3, der zwei unterschiedliche Fallkonstellationen regelt:

- Pläne, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21.07.2004 gesetzt wurde, und die mehr als 24 Monate danach, also nach dem 21.07.2006 oder in das Gesetzgebungsverfahren angenommen wurden. Diese unterliegen einer SUP-Pflicht, es sei denn, der Mitgliedstaat trifft eine Einzelfallentscheidung über die Undurchführbarkeit und veröffentlicht diese.
- Pläne, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21.07.2004 gesetzt wurde, und die innerhalb von 24 Monaten, also bis zum 21.07.2006 angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht wurden. Diese unterliegen, wie aus dem Gegenschluss zum Fall a folgt, keiner SUP-Pflicht.

Der gegenständliche Streckenabschnitt Linz – Marchtrenk ist Teil der Eisenbahnstrecke St. Pölten – Attnang/Puchheim, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. Nr. 370/1989, also deutlich vor dem 21.07.2004 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Damit wurde der „Plan“ vor dem 21.07.2006 und damit jedenfalls rechtzeitig angenommen.

Die Voraussetzungen des Art. 13 Abs. 3 für eine Ausnahme von der SUP-Pflicht sind daher erfüllt. Dies entspricht auch dem Telos der Norm, weit gediehene Planungen nicht „zurück an den Start“ zu werfen.

Das verfahrensgegenständliche Projekt "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" ist daher auch schon aus zeitlichen Gründen vom Anwendungsbereich der SUP-RL ausgenommen.

Die behauptete Unterlassung einer SUP begründet auch aus diesem Grund keinen Mangel des gegenständlichen Verfahrens.

Auch die im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgenommene Projektänderung ändert daran nichts, da diese Projektänderung, wie im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren ausdrücklich festgestellt wurde, nicht wesensändernd ist und daher kein „Aliud“ vorliegt.

Im Übrigen ist auf VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 zu verweisen, wo der Gerichtshof sich unter Verweis auf VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 u.a., sowie auf die Judikatur des EuGH mit dem Verhältnis zwischen SUP- und UVP-Pflicht und den Konsequenzen einer gegebenenfalls zu Unrecht unterlassenen SUP für den Bestand einer UVP-Genehmigung auseinandergesetzt und ausdrücklich festgehalten hat, dass im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" zu Recht keine SUP durchgeführt wurde.

Insgesamt geht daher die in den Beschwerdevorbringen abermals erhobene Forderung nach einer Strategischen Umweltprüfung ins Leere.

3.11.1.16 Zum Thema Lärm:

Genehmigungen dürfen nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 ua nur dann erteilt werden, wenn die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden (lit. a), oder die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 führen (lit. c). Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so sind gemäß § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 insoweit die Gefährdung im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

Bei der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) handelt es sich um eine besondere Immissionsschutzvorschrift im Sinne des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000, weshalb die

Zumutbarkeit der Belästigung von Nachbarn nach § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 anhand der Vorgaben der SchIV zu beurteilen ist (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

Nach § 2 Abs. 4 SchIV ist der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L_r der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$. Gemäß § 3 SchIV sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile) Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel. Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Nach § 4 Z 1 SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen für die Tagzeit 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB, $L_r + 10$ dB, wenn L_r zwischen 50 dB und 55 dB liegt, sowie 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB. Für die Nachtzeit beträgt der Immissionsgrenzwert gemäß § 4 Z 2 SchIV 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB, $L_r + 10$ dB, wenn L_r zwischen 40 dB und 45 dB liegt, sowie 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB (Z 2).

Die genannten Grenzwerte der SchIV stellen bei der Beurteilung der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen jedoch nur Mindeststandards dar (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 22.10.2012, 2010/03/0014; VfGH 13.12.2007, V 87/06), deren Unterschreitung (Übererfüllung) im Einzelfall geboten sein kann. Unterschreitungen der in der SchIV vorgesehenen Grenzwerte sind dann erforderlich, wenn vom (humanmedizinischen) Sachverständigen nachvollziehbar und schlüssig niedrigere Werte zwingend vorgeschlagen werden (VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Ansonsten ist eine durch die Behörde auferlegte Verpflichtung zur Unterschreitung von gesetzlich festgelegten oder verordneten Grenzwerten prinzipiell nicht möglich (vgl. *Berger* in *Altenburger/Raschauer*, Aktueller Diskurs im Umweltrecht - Lärmrecht in Bewegung, Band 1, 15; VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035). Der Gesetzgeber bringt damit zum Ausdruck, dass ein Vorhaben bei Einhaltung der Grenzwerte genehmigungsfähig ist und sohin (bei Erfüllung auch aller anderen Genehmigungserfordernisse) ein Rechtsanspruch auf Erteilung der beantragten Genehmigung besteht. Strengere als die gesetzlich festgelegten oder verordneten Grenzwerte können daher nur dann vorgesehen werden, wenn dies von einem (anderen) Genehmigungstatbestand (als jenem, der die Einhaltung des Grenzwerts vorschreibt) gedeckt ist (*Berger* in *Altenburger/Raschauer*, Umweltrecht, § 17 UVP-G Rz 23).

Das Bundesverwaltungsgericht hatte daher bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren hinsichtlich der Lärmimmissionen einerseits zu beurteilen, ob durch das Vorhaben die Mindeststandards der SchIV eingehalten werden, insbesondere die Immissionsgrenzwerte des § 4 SchIV, der auf den Beurteilungspegel L_r (sohin auf den um 5 dB verminderten A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel) abstellt.

Andererseits war im Zuge der eingeholten lärmschutztechnischen und humanmedizinischen Gutachten zu prüfen, ob über den Mindeststandard der SchIV hinausgehende Maßnahmen erforderlich sind.

Der Sachverständige für Lärmschutz im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren hat im UVP-Gutachten und auch im Beschwerdeverfahren festgehalten, dass bei Einhaltung der im Vorhaben bereits vorgesehenen und der im UVP-Grundsatzgenehmigungsbescheid des BMVIT sowie im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten werden (vgl. Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E S. 188 ff.).

Zusätzlich wurden im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben die Mindeststandards der SchIV insofern übererfüllt, als zwar nicht die Grenzwerte der SchIV unterschritten wurden, aber der Sachverständige für Humanmedizin dort schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt hat, dass eine Anwendung des in der SchIV vorgesehenen „Schienenbonus“ im gegenständlichen Fall aus humanmedizinischer Sicht nur dann nicht zu beanstanden ist, wenn auch die mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrten je Zuggattung berücksichtigt werden. Diese Berücksichtigung wurde durch zwei vom Sachverständigen vorgeschlagene zusätzlichen Auflagen (Auflagen 126a und 126b im Grundsatzgenehmigungserkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes) gewährleistet.

In der rechtskräftigen UVP-Grundsatzgenehmigung konnte festgestellt werden, dass es durch das gegenständliche Vorhaben bei Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, insbesondere bei Berücksichtigung der aktiven (bahnseitigen) und passiven (objektseitigen) Schallschutzmaßnahmen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu unzumutbaren Belästigungen durch Lärm kommt, was durch die vorgeschriebenen Kontrollmessungen auch überprüft und ein allfällig nachträglich notwendig werdender Bedarf an zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen festgestellt wird. Durch die vorgeschriebenen Kontrollmessungen können auch immissionsrelevante Veränderungen, die erst während des Baus eintreten und nicht durch das gegenständliche Vorhaben verursacht werden, berücksichtigt werden (vgl. S. 65 ff. des UVP-Grundsatzgenehmigungs-Erkenntnisses). Vom durch die bP angerufenen Verwaltungsgerichtshof wurde all dies nicht beanstandet (VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167).

Auch im UVP-Detailgenehmigungsverfahren vor der BMK und im gegenständlichen Beschwerdeverfahren sind keine Anhaltspunkte im Sinne der Judikatur des VwGH (vgl. insbesondere VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 09.09.2015, 2013/03/0120) zutage getreten, die eine Unterschreitung (Übererfüllung) der Grenzwerte der SchIV nahelegen würden.

Mit dem Argument der bP, wonach bei der Beurteilung der Lärmbelastigung Spitzenpegelereignisse berücksichtigt werden müssten und die Heranziehung von Durchschnittswerten (mittlere Spitzenpegel) die menschliche Gesundheit gefährden würde, hat sich die BMK im Behördenverfahren ausführlich auseinandergesetzt (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 110 ff., 120). Auch das Bundesverwaltungsgericht hat sich sowohl im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren als auch nun im Beschwerdeverfahren betreffend die UVP-Detailgenehmigung (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 141 ff.; S. 184 ff.) dieser Fragestellung durch Befassung der Sachverständigen abermals ausführlich gewidmet mit dem Ergebnis, dass die bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren getroffenen Aussagen (siehe Erkenntnis vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, S.195 f.) nach wie vor gültig sind.

Da im Detailgenehmigungsverfahren keine Verschlechterung der Lärmsituation hervorgekommen ist, sondern die Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin in schlüssiger Weise die diesbezüglichen Ergebnisse der UVP-Grundsatzgenehmigung bestätigt haben und auch hinsichtlich des anzuwendenden Standes der Technik seit Abschluss des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens keine Änderung eingetreten ist, besteht kein Anlass für eine geänderte Einschätzung.

Zum Beschwerdevorbringen, wonach der Freiraumschutz nicht ausreichend berücksichtigt werde, ist darauf zu verweisen, dass im Regelungsregime der SchIV primär der Innenraum geschützt wird (vgl. § 2 Abs. 5 iVm. § 5 Abs. 2 und 5 SchIV) und der Freiraumschutz auf die in der SchIV ausdrücklich angeführten Typen von Freiflächen (vgl. § 2 Abs. 5 SchIV: Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) beschränkt ist. Ein allgemeiner Freiraumschutz besteht nicht, sondern der Freiraum ist nur dort generell zu schützen, wo keine besonderen Immissionsvorschriften bestehen bzw. bestehende besondere Immissionsschutzvorschriften einen Freiraumschutz ausdrücklich vorsehen. Dies ist für Vorhaben wie das gegenständliche in § 2 Abs. 5 SchIV abschließend geregelt.

Den fundierten, schlüssigen Ausführungen der Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin sind die bP weder auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, noch vermochten sie die Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Korrektheit dieser Ausführungen in Frage zu stellen.

Es ergibt sich daher, dass durch den vom Vorhaben ausgehenden Lärm weder unzumutbare Belästigungen noch Gefährdungen der menschlichen Gesundheit verursacht werden. Ein Genehmigungshindernis für das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben ergibt sich folglich bei Beachtung der im Projekt bereits vorgesehenen Maßnahmen und Einhaltung der in der UVP-Grundsatzgenehmigung sowie nun in der UVP-Detailgenehmigung

vorgeschriebenen Nebenbestimmungen aus dem „Thema Lärm“ nicht. Den das Gegenteil behauptenden, nicht auf entsprechender fachlicher Ebene erfolgenden Äußerungen der bP war nicht zu folgen.

Zur Anregung der bP, beim Verfassungsgerichtshof ein Normenkontrollverfahren betreffend die SchIV einzuleiten, reicht der Verweis darauf, dass die bP in ihrer Beschwerde an den VfGH u.a. auch ihre nun wiederholten Bedenken gegen die SchIV breit dargestellt haben. Der Verfassungsgerichtshof hat die Behandlung der Beschwerde in VfGH 08.06.2021, E 1901-1902/2020-36, E 1917/2020-34 abgelehnt und ausgeführt:

„Den Beschwerden ist es durch ihr Vorbringen und den Verweis auf neuere Studien zur Störwirkung von Schienenverkehrslärm im Ergebnis auch nicht gelungen darzulegen, dass die Beurteilung der im behördlichen und verwaltungsgerichtlichen Verfahren herangezogenen Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin, wonach die Anwendung des Schienenbonus in § 2 Abs. 4 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) – nach wie vor – dem Stand der Technik entspricht, ihre Gültigkeit verloren hätte. Die Beschwerden lassen in den vorgelegten Stellungnahmen und Gutachten insbesondere außer Betracht, dass die aus den in Bezug genommenen Studien allenfalls ableitbare neue Erkenntnislage der medizinischen Wissenschaft nicht von Vornherein den – unter Heranziehung mehrerer Kriterien festzulegenden – Stand der Technik iSd § 9b EisbG widerspiegelt. Nichts anderes gilt im Ergebnis auch für die Bedenken im Hinblick auf die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte“.

Eine spezifisch verfassungsrechtliche Relevanz des Beschwerdevorbringens hat der Gerichtshof auch in diesem Punkt nicht erkannt.

Auch die von den bP in ihren Stellungnahmen vom 02.03.2023 vertretene Ansicht, wonach die Bestimmungen der SchIV wegen Verstoßes gegen die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärm-RL) unangewendet zu bleiben hätten, trifft nicht zu. So ist bereits die Grundannahme der bP, wonach die EU-Umgebungslärm-RL den WHO Environmental Noise Guidelines 2018 Rechnung tragen solle, offensichtlich verfehlt, da eine im Juni 2002 erlassene Richtlinie schon aus logischen Gründen nicht Guidelines aus dem Jahr 2018 berücksichtigen kann.

Außerdem ist abermals darauf hinzuweisen, dass der Verfassungsgerichtshof in VfGH 08.06.2021, E 1901-1902/2020-36, E 1917/2020-34 die Bedenken der bP gegen die SchIV nicht aufgegriffen hat, was er im Fall eines Verstoßes gegen die EU-Umgebungslärm-RL zweifellos getan hätte.

Dass der von den bP behauptete Widerspruch der SchIV zur EU-Umgebungslärm-RL nicht besteht, ergibt sich freilich auch schon aus den beiden Rechtsakten und ihren unterschiedlichen Regelungsgegenständen:

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV gilt nach ihrem § 1 Abs. 1 hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957. Die SchIV ist folglich im Genehmigungsverfahren für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Eisenbahnen anzuwenden.

Die EU-Umgebungslärm-RL 2002/49/EG verfolgt das Ziel, ein hohe Gesundheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten (vgl. Erwägungsgrund 1). Mit der Richtlinie „*soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern*“ (vgl. Art. 1 Abs. 1 EU-Umgebungslärm-RL) Zu diesem Zweck sieht die Richtlinie in ihrem Art. 1 folgende Maßnahmen vor:

„a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.“

Gemäß EU-Umgebungslärm-RL sind von den Mitgliedstaaten – also auch von Österreich – strategische Lärmkarten und Aktionspläne für die wichtigsten Lärmquellen (Straßen- und Schienenverkehr, ziviler Flugverkehr, bestimmte industrielle Anlagen) zu erstellen. Dabei ist die örtliche Lärmsituation im Bereich einzelner Verkehrsträger in strategischen Lärmkarten darzustellen und die Möglichkeit für Lärminderungsmaßnahmen oder Ruherhaltungsmaßnahmen in Form von Aktionsplänen aufzuzeigen, welche der Öffentlichkeit in geeigneter Form zur Abgabe von Stellungnahmen zugänglich zu machen sind. In weiterer Folge haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission über die Lärmsituation zu berichten und die Aktionspläne zu übermitteln.

Art. 6 EU-Umgebungslärm-RL definiert die Bewertungsmethoden für die Lärmermittlung und deren entsprechende Darstellung in Lärmkarten (bzw. die der Erstellung dieser Karten vorangehende Ermittlung der jeweiligen Lärmsituation). Dem entsprechen auch die in Österreich zur Umsetzung dieser Richtlinie geltenden Rechtsvorschriften.

Die EU-Umgebungslärm-RL wurde in Österreich auf Bundesebene durch die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (StF. BGBl. II 144/2006) und das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I 60/2005) umgesetzt. Ein Umsetzungsdefizit ist nicht ersichtlich. Dass die in der EU-Umgebungslärm-RL vorgesehenen Instrumente (insbes. strategische Lärmkarten) nicht implementiert worden wären ist nicht ersichtlich und wird von den bP auch nicht geltend gemacht. In welchen konkreten, aus der EU-Umgebungslärm-RL erfließenden Rechten die bP verletzt zu sein vermeinen, bleibt ungewiss.

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz legt die Vorgangsweise hinsichtlich der Immissionen durch Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr, dem Eisenbahn- und zivilen Flugverkehr fest, um nach Erhebung der aktuellen Lärmsituation ein Konzept für die Planung von Lärminderungsmaßnahmen zu erarbeiten (Aktionspläne). In den strategischen Umgebungslärmkarten, welche in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen, sind gemäß § 6 Abs. 6 iVm. § 3 Abs. 7 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre die Immissionen der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Kalenderjahr auszuweisen. Die gesetzten Maßnahmen sind auf <https://www.laerminfo.at> dargestellt und veröffentlicht.

Grenzwerte und daraus abzuleitende Maßnahmen enthält die EU-Umgebungslärm-RL nicht, sodass sich direkt aus den Grenzwerten der SchIV kein Widerspruch zur EU-Umgebungslärm-RL ergeben kann.

Die EU-Umgebungslärm-RL richtet sich an die Mitgliedstaaten. Ein Recht Einzelner auf Anwendung der Richtlinienbestimmungen in einem Genehmigungsverfahren lässt sich nicht ableiten, und es werden keine unbedingten und hinreichend bestimmten Rechte Einzelner festgelegt (vgl. VwGH 4.5.2006, 2005/03/0250; 29.05.2019, Ra 2019/06/0052). Auch ist weder der EU-Umgebungslärm-RL noch der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung oder dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz ein Genehmigungstatbestand oder eine (auch nur mittelbare) Vorgabe für die Durchführung einer (Projekt-)UVP zu entnehmen, welche die bP (als Umweltschutzvorschrift) geltend machen könnten.

Im Übrigen ist in Hinblick auf die von den bP kritisierte SchIV und insbesondere auf den in deren § 2 Abs. 4 vorgesehenen Schienenbonus auf § 12 Abs. 7 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach für die Beurteilung des Standes der Technik, soweit dieser nicht durch Gesetz oder

Verordnung oder durch Rechtsakte der Europäischen Union verbindlich festgelegt ist, der Zeitpunkt des Beginns der öffentlichen Auflage (§ 9 UVP-G 2000) maßgeblich ist.

Aber auch abgesehen von § 12 Abs.7 UVP-G 2000 ist festzuhalten, dass die SchIV einschließlich des „Schienenbonus“, wie die Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin übereinstimmend festgestellt haben, im gegenständlichen Fall nach wie vor dem Stand der Technik und des Wissens entspricht; in der mündlichen Beschwerdeverhandlung ist der Sachverständige für Humanmedizin ausführlich und nachvollziehbar auf die Argumente des Privatgutachters (der nach den eigenen Angaben auf seiner Homepage [<https://www.ar-chi-noah.at/robert-unglaub/>] das Studium der Landschaftsplanung abgeschlossen hat und seit 1996 ein Ingenieurbüro für Landschafts-, Raumplanung und Umweltschutz betreibt sowie seit 2006 als allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Naturschutz, Landschaftsgestaltung, -pflege, -ökologie, Umweltschäden, Umweltverträglichkeit, Sanierung und Raumplanung eingetragen ist) und der Rechtsvertretungen der bP eingegangen und hat diese – auch wenn sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene vorgebracht wurden – umfassend entkräftet. Insbesondere hat der Sachverständige erläutert, warum aus seiner fachlichen Sicht die Regelungen der EU-Umgebungslärm-RL (und die Empfehlungen der WHO, weil gegenständlich eine sehr viel detailliertere Einzelfallbeurteilung vorliegt) für die gegenständliche, konkrete Beurteilung nicht relevant sind (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 88 ff.). Insgesamt geht das Argument der bP, dass die SchIV Erwägungsgrund 1 der EU-Umgebungslärm-RL („*Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht*“) widerspreche, jedenfalls ins Leere.

Zur Bezugnahme der bP auf Erwägungsgrund 1 der EU-Umgebungslärm-RL ist auch grundsätzlich auf die Judikatur des EuGH zur rechtlichen Qualität von Erwägungsgründen von Gemeinschaftsrechtsakten zu verweisen, wonach den Erwägungsgründen keine rechtliche Bindungswirkung zukommt. Wörtlich führte der EuGH in der Entscheidung vom 19.6.2014 (Rs. C-345/13 Karen Millen Fashions, Rn. 31) zur rechtlichen Bedeutung der Erwägungsgründe aus: „*[...] so ist darauf hinzuweisen, dass die Begründungserwägungen eines Gemeinschaftsrechtsakts rechtlich nicht verbindlich sind und weder herangezogen werden können, um von den Bestimmungen des betreffenden Rechtsakts abzuweichen, noch, um diese Bestimmungen in einem Sinne auszulegen, der ihrem Wortlaut offensichtlich widerspricht [...]*“. Maßgeblich für die Umsetzung einer Richtlinie ist daher zuvörderst der normative Teil des jeweiligen Rechtsaktes.

3.11.1.17 Behauptete Befangenheit von bereits im Behördenverfahren beigezogenen Sachverständigen:

Die relevanten Bestimmungen des AVG lauten:

„§ 53. (1) Auf Amtssachverständige ist § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

(2) Die Entscheidung über den Ablehnungsantrag erfolgt durch Verfahrensordnung.“

„Befangenheit von Verwaltungsorganen

§ 7. (1) Verwaltungsorgane haben sich der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

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

(2) Bei Gefahr im Verzug hat, wenn die Vertretung durch ein anderes Verwaltungsorgan nicht sogleich bewirkt werden kann, auch das befangene Organ die unaufschiebbaren Amtshandlungen selbst vorzunehmen.“

Gemäß § 7 Abs. 1 Z 3 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten, wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Das gilt nicht nur für Amtssachverständige, sondern auch für nicht-amtliche Sachverständige (*Zellenberg in Attlmayr/Walzel von Wiesentreu, Sachverständigenrecht*³, Rz 3.048).

Das Vorliegen von Befangenheit ist nach der Rechtsprechung nur dann ein wesentlicher, zur Aufhebung des angefochtenen Bescheides führender Verfahrensmangel, wenn Bedenken gegen die sachliche Richtigkeit des Bescheides bestehen (vgl. *Hengstschläger/Leeb, AVG I, S 56 f RZ 2 und 24. mwN; VwGH 21.11.2013, 2010/11/0120*).

Grundsätzlich ist auszuführen, dass es auch nicht genügt, die Fachkenntnisse in Zweifel zu ziehen, wenn keine konkreten Einwendungen gegen die Ergebnisse des Gutachtens erstattet werden (vgl. *VwGH 21.02.2013, 2012/06/0189*). Die allgemeine Behauptung, der Sachverständige sei befangen, lässt nicht erkennen, in welchem subjektiv-öffentlichen Recht die Beschwerdeführer sich verletzt erachten.

Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hat der Vorwurf einer Befangenheit somit konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Entscheidungsträgers oder Sachverständigen in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine

parteiische Entscheidung/Beurteilung möglich ist (VwGH 12.11.2012, 2011/06/020). Nur eindeutige Hinweise, dass ein Entscheidungsträger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen (VwGH 24.03.2015, 2012/03/0147; VwGH 25.06.2009, 2007/07/0050; VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 u.a. mwN).

Nachbarn können Befangenheit nur gegenüber Sachverständigen rügen, die nachbarschaftsrelevante Themen bearbeiten (z.B. Lärmschutz, Medizin; nicht aber z.B. Naturschutz, Forst). Die Rüge muss „verfahrensrechtliche Relevanz“ der (vermeintlich) tendenziös unterbliebenen oder verfehlten Ermittlungen darlegen, und die Befangenheit kann (nur) dann mit Erfolg eingewendet werden, wenn sich sachliche Bedenken gegen die Erledigung des Verwaltungsorgans ergeben (VwGH 21.02.2013, 2012/06/0189; VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199).

Die Aussage, er wäre eventuell zu einem kritischeren Gutachten gekommen, zeigt nicht auf, inwieweit das Verfahrensergebnis ohne die angebliche Befangenheit des Amtssachverständigen ein anderes gewesen wäre (VwGH 11.03.1997, 96/07/0777; vgl. BVwG 12.05.2015, W113 2103515-1/15E, W113 2105727-1/11E).

In diesem Zusammenhang ist schließlich auf bereits ergangene Judikatur zu verweisen:

Die bloße Unzufriedenheit mit dem Gutachten reicht zur Annahme einer mangelnden Objektivität eines Amtssachverständigen jedenfalls nicht aus. Wird daher ganz allgemein eine mögliche Befangenheit etwa eines als Vertreter eines Führungsorgans der Behörde tätig gewordenen Sachverständigen lediglich auf Grund seiner dienstlichen Stellung geltend gemacht, so ist dies für sich alleine keinesfalls als wichtiger Grund im Sinn des § 7 Abs. 1 Z 4 AVG zu werten (siehe etwa VwGH 25.09.1992, 92/09/0198). Auch kann den Beamten grundsätzlich zugebilligt werden, dass sie ungeachtet der jeweiligen Interessenlage ihres Dienstgebers ihre Entscheidung in behördlichen Angelegenheiten dem Gesetz entsprechend treffen (vgl. VwGH 29.04.2011, 2010/09/0230). Daher kann das Bundesverwaltungsgericht, wenn andere Einwände im Sinne des § 7 AVG gegen die Sachverständigen nicht vorgebracht wurden, davon ausgehen, dass diese nicht befangen sind (vgl. BVwG 04.02.2016, W170 2000633-1/21E).

Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits mehrfach - und unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte - ausgeführt hat, bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Heranziehung von Amtssachverständigen in einem verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren, und zwar selbst dann nicht, wenn ein Bediensteter der belangten Behörde, der bereits im Verfahren vor der Behörde als Sachverständiger tätig geworden ist,

auch vom Verwaltungsgericht in derselben Sache als Sachverständiger beigezogen wird, wobei jedoch ein allfälliger Befangenheitsvorwurf gegenüber einem Amtssachverständigen im Einzelfall jeweils gesondert zu prüfen ist. Dies gilt umso mehr für Amtssachverständige, die keine Bediensteten der belangten Behörde sind (vgl. etwa VwGH 28.11.2019, Ra 2019/07/0092, mwN). Diese Überlegungen sind erst recht auf die Bestellung von nicht-amtlichen Sachverständigen (die nicht organisatorisch in die Behörde eingegliedert sind) zu übertragen.

Die Tatsache, dass ein Sachverständiger bereits im behördlichen Verfahren ein Gutachten erstattete bzw. zu einem früheren Zeitpunkt bereits als Privatgutachter für die Konsenswerberin tätig war, ist allein deshalb noch nicht als wichtiger Grund iSd § 7 Abs. 1 Z 4 AVG zu werten. Die bP hätten die Relevanz der behaupteten Befangenheit für das Ergebnis des gerichtlichen Verfahrens aufzeigen müssen (vgl. VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040 mwN.); dies wurde jedoch verabsäumt.

Die bP haben – bezogen auf das gegenständliche Vorhaben – ihre grundsätzlichen Bedenken gegen den Einsatz von Sachverständigen, die bereits im Behördenverfahren tätig waren, im verwaltungsgerichtlichen Verfahren in ihren a.o. Revisionen gegen die mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E, erteilte UVP-Grundsatzgenehmigung breit dargestellt. Der Verwaltungsgerichtshof hat sich mit den diesbezüglichen Argumenten der damaligen Revisionswerber auseinandergesetzt, ist Ihnen aber in VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167 unter Verweis auf seine ständige Judikatur nicht gefolgt.

Wie der Verwaltungsgerichtshof auch schon früher (vgl. etwa VwGH 26.09.2017, Ra 2017/05/0158) ausgesprochen hat, führt selbst die Unrichtigkeit eines Gutachtens – die freilich nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes gegenständlich ohnehin nicht gegeben ist und die von den bP auch nicht dargelegt wird - nicht zur Befangenheit eines Sachverständigen (vgl. auch VwGH 24.02.2011, 2009/10/0086; 17.12.2015, 2012/07/0137).

Auch der EGMR hegt keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Bestellung von Sachverständigen, die bereits in einem früheren Verfahren tätig waren, wenn bestimmte ausgleichende Maßnahmen erfolgen (vgl. etwa Beschluss vom 24.09.2020, Berg gegen Österreich, Appl. 11216/15; Urteil vom 15. Dezember 2015, *Schatschaschwili gg Deutschland* [GK], Appl. 9154/10, Z 100-131; Beschluss vom 10. Juni 2021, Striedinger ua. gegen Österreich, Appl. 62162/13 ua.).

Zusammenfassend kann somit ausgeführt werden, dass von den bP keine sonstigen wichtigen Gründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 3 AVG vorgebracht wurden, welche geeignet wären, die volle

Unbefangenheit derjenigen im verwaltungsgerichtlichen Verfahren tätigen Sachverständigen in Zweifel zu ziehen, die bereits in den zugrundeliegenden Behördenverfahren tätig waren.

3.11.1.18 Zur behaupteten Befangenheit des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, eines am Gutachten gemäß § 31a EisbG beteiligten Sachverständigen, des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie des Sachverständigen für Lärmschutz:

Grundsätzlich hinsichtlich der Befangenheit und Ablehnung von Sachverständigen wird auf das bereits Gesagte verwiesen.

Die §§ 31a und 34b des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG) lauten:

„Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob 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. 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. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend 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.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs. 1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.“

„Antrag

§ 34b. Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist zu beantragen. Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs. 2 sinngemäß. An Stelle einer Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.“

Nach den oben zitierten Bestimmungen ist für den vorliegenden Fall, auch im Hinblick auf das Beschwerdeverfahren, in welchem Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL ad personam als Sachverständiger bestellt wurde, insbesondere folgendes relevant: Sachverständige können von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen (vgl. § 53 Abs. 1 AVG). Auch nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs hat das Verwaltungsgericht bei der Beiziehung von nicht-amtlichen Sachverständigen neben der Frage der erforderlichen Qualifikation gesondert zu prüfen, ob die sachverständige Person unabhängig bzw. unbefangen ist. Dabei geht es insbesondere darum, sicherzustellen, dass nicht die Besorgnis besteht, bezüglich ihrer Tätigkeit könnten andere als rein sachliche Überlegungen eine Rolle spielen, wobei es ausreicht, dass der Anschein einer Voreingenommenheit entstehen kann (VwGH 20.09.2018, Ra 2018/11/0077).

Jeder Vorwurf einer Befangenheit hat nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Entscheidungsträgers in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist. Nur eindeutige Hinweise, dass ein Entscheidungsträger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen (VwGH 24.03.2015, 2012/03/0076). Dieser Grundsatz gilt auch betreffend die Ablehnung eines nicht-amtlichen Sachverständigen nach § 53 Abs. 1 AVG (VwGH 31.01.2012, 2010/05/0212; VwGH 24.03.2015, 2012/03/0147). Die Beschwerden und Stellungnahmen der bP lassen das Vorbringen derartiger konkreter Hinweise missen.

Die in den Stellungnahmen der bP vom 02.03.2023 aufgestellte Behauptung, der Sachverständige Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL habe die Fragen des Gerichtes nicht bzw. nur im Sinne der Konsenswerberin beantwortet, trifft offensichtlich nicht zu. Der Sachverständige ist nicht nur in seinem schriftlichen, für das Bundesverwaltungsgericht erstellten Gutachten auf die Fragen des Gerichtes detailliert eingegangen, sondern hat auch in seiner Präsentation in der mündlichen Beschwerdeverhandlung die noch nach Fertigstellung des Gutachtens erstatteten Vorbringen der bP erschöpfend berücksichtigt und hat sich anschließend der ausführlichen Diskussion gestellt, in der nach Ansicht des erkennenden Senates keine für die gegenständliche Entscheidung wesentlichen Punkte offengeblieben sind.

Übrig bleibt die Behauptung der bP, der Sachverständige für Eisenbahnwesen werde von der mitbeteiligten Partei finanziell dotiert oder sei sogar von dieser finanziell abhängig.

Sowohl aus § 31a EisbG als auch aus § 34b EisbG, der auf § 31a Abs. 2 EisbG verweist, ergibt sich detailliert und abschließend (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; siehe auch *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴ § 31a EisbG Rz 9), dass als

Sachverständige nur ein begrenzter Kreis an Personen und Einrichtungen tätig werden dürfen, die nicht mit der Planung des jeweiligen Vorhabens betraut waren und bei denen auch keine sonstigen Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde dieser Personen oder Einrichtungen in Zweifel ziehen (vgl. VwGH 24. April 2013, 2010/03/0100; VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058). Personen und Einrichtungen, die die in § 31a Abs. 2 EisbG genannten Vorgaben nicht erfüllen, dürfen vom Projektwerber nicht mit der Erstellung des jeweiligen Gutachtens beauftragt werden.

Bei dem gemäß § 31a bzw. § 34b EisbG von der Konsenswerberin beizubringenden Gutachten handelt es sich zwar um ein Privatgutachten (vgl. VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120); durch die in § 31a Abs. 2 EisbG vorgenommene Einschränkung auf einen näher definierten geschlossenen Kreis an Personen und Einrichtungen, der zur Erstellung des Gutachtens herangezogen werden kann, wird jedoch sichergestellt, dass an der Erstellung des Gutachtens jedenfalls entsprechend befähigte und auch hinsichtlich ihrer Unbefangenheit geeignete Sachverständige mitwirken (vgl. VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165). Bei einem Gutachten gemäß § 31a oder § 34b EisbG handelt es sich folglich nicht um ein „herkömmliches“ Privatgutachten, sondern um ein Privatgutachten sui generis (*Potacs*, Sachverständige bei Bau und Inbetriebnahme von Eisenbahnen (Teil I), ZTR 2022, S. 7), an das besondere, deutlich strengere Anforderungen gestellt werden als an andere von Parteien beizubringende Gutachten (*Altenburger/Netzer*, Die Aufhebung der Richtigkeitsvermutung in § 31a EisbG, ZVG 2014, 745 f.).

Ein § 31a-Gutachter hat ebenso wie ein § 34b-Gutachter die Fachplanung der mitbeteiligten Partei objektiv zu beurteilen, bevor diese – unter Beilegung des § 31a- bzw. § 34b-Gutachtens – die Einreichunterlagen bei der zuständigen Behörde einreicht (vgl. auch VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120, 0121).

Zu bedenken ist im Zusammenhang mit den von den bP geäußerten Befangenheitsvorwürfen, dass nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. etwa VwGH 15.11.2001, 2001/07/0146; 23.05.2002, 2002/11/0205) ein im erstinstanzlichen Verfahren gemäß § 52 AVG beigezogener Sachverständiger auch im Rechtsmittelverfahren zur Klärung des Sachverhaltes herangezogen werden darf, ohne dass sich allein daraus ein Verstoß gegen § 7 Abs. 1 Z 4 AVG oder gegen sonstige Vorschriften ableiten ließe. Wenn aber der Einsatz der selben Sachverständigen in erstinstanzlichem und Rechtsmittelverfahren auf keine grundsätzlichen Bedenken des VwGH stößt, muss das umso mehr für die Bestellung von § 31a-Gutachtern bzw. § 34b-Prüfern als nicht-amtliche Sachverständige gelten (*Potacs*, Sachverständige bei Bau und Inbetriebnahme von Eisenbahnen (Teil II), ZTR 2022, S. 75 mwN.), zumal die Unbefangenheit und Fachkunde von Gutachtern gemäß § 31a EisbG nicht nur durch § 53 AVG, sondern auch durch § 31a Abs. 2 EisbG sichergestellt wird. Wenn – wie im gegenständlichen Fall die von den bP abgelehnten Sachverständigen Dipl.-Ing. Thomas

SETZNAGEL und Dipl.-Ing. Peter FLICKER – § 31a-Gutachter nicht einmal für das selbe Vorhaben, sondern für andere Vorhaben als das nun zu beurteilende tätig waren, ergibt sich allein daraus nach Ansicht des erkennenden Senates erst recht kein Argument gegen eine Bestellung als nicht-amtlicher Sachverständiger.

Eine Befangenheit des Sachverständigen für Eisenbahnwesen, Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL, alleine aus dem Grund vergangener Tätigkeiten als § 31a-Gutachter bzw. § 34b-Gutachter für die nunmehrige Konsenswerberin ist somit nicht anzunehmen.

Dass der Sachverständige Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL an der Planung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens betraut gewesen wäre, ist nicht ersichtlich und wird von den bP auch nicht behauptet.

Der erkennende Senat vertritt vor diesem Hintergrund die Ansicht, dass die Tätigkeit des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen im Rahmen der Erstellung von Gutachten gemäß § 31a und § 34b EISbG, die ja gerade die Unbefangenheit des Sachverständigen voraussetzt, für sich genommen nicht geeignet ist, eine Befangenheit des Sachverständigen zu indizieren. Dass der Sachverständige nicht über die erforderliche Fachkunde für die Bewältigung der ihm gestellten Aufgabe aufweisen würde, wurde von den bP weder behauptet noch dargetan.

Auch dass der Sachverständige für seine Tätigkeit als Gutachter gemäß § 31a und § 34b EISbG entlohnt wurde und diese Kosten von der Konsenswerberin getragen wurden, stellt für sich genommen noch keinen Hinweis auf eine mögliche Befangenheit des Sachverständigen dar, entspricht die Kostentragung durch diejenige Partei, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat, doch dem allgemeinen Grundsatz (vgl. § 76 Abs. 1 AVG). Bedenken, wonach infolge des Auftragsverhältnisses zwischen dem Gutachter und dem Auftraggeber die Objektivität eines Privatgutachters nicht gegeben sei und es sich infolge dieses Auftragsverhältnisses generell um „Gefälligkeitsgutachten“ handle, erscheinen unbegründet, wobei u.a. auf die Wahrheitspflicht und die Haftung von Sachverständigen und den gesetzlich gemäß § 31a Abs. 2 vorgegebenen Kreis von Sachverständigen (vgl. *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴ § 31a EISbG Rz 9 ff.) zu verweisen ist, aus denen die Konsenswerberin die § 31a-Gutachter auszuwählen hat. Auch allfällige Personen oder Einrichtungen, derer sich ein § 31a-Gutachter bedient, müssen die Anforderungen des § 31a Abs. 2 EISbG erfüllen (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Wie der Sachverständige im Übrigen in der mündlichen Verhandlung glaubhaft dargestellt hat, sind die von den bP in ihren Stellungnahmen jeweils vom 02.03.2023 bzw. in den damit vorgelegten Beilagen genannten Beträge weder ihm persönlich noch seinem Unternehmen zur Gänze zugeflossen, da diese Auftragssummen jeweils die Kosten für das gesamte § 31a-

bzw. § 34b-Gutachten umfassen, an dessen Erstellung naturgemäß eine Vielzahl von Sachverständigen beteiligt war. Der nun von den bP für befangen gehaltene Sachverständige ist dabei, wie er ebenfalls glaubhaft angegeben hat, als „Organisator“ des jeweiligen Gutachtens aufgetreten, wobei die ihm bzw. seinem Unternehmen zufließenden Erträge aus dieser Tätigkeit nur einen geringen Anteil von zwischen 18 % und 22 % am Umsatz seines Unternehmens ausmachen. Dies ist schon deshalb plausibel, weil ein Gutachten gemäß § 31a- bzw. § 34b EibG eine Vielzahl von Fachbereichen abdecken muss, für die jeweils entsprechend befähigte Fachleute heranzuziehen sind. So wurden etwa im § 31a-Gutachten für das nun beschwerdegegenständliche Vorhaben Teilgutachten aus den Fachbereichen Eisenbahnbautechnik & Konstruktiver Ingenieurbau, Straßenbau & Verkehrstechnik, Wasserbau & Hydrogeologie, Oberleitung 16,7 Hz & EMF, Traktionsstromversorgung, Unterwerkstechnik, Leit-, Sicherungs- & Telekommunikationstechnik, Eisenbahnbetrieb, Hochbau, E-Technik 50 Hz, Schalltechnik & Erschütterungen sowie Geologie & Geotechnik eingeholt. Dass all diese Fachbereiche nicht von einem Sachverständigen für Eisenbahnwesen bzw. einem Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft (zur aufrechten Berechtigung der Stella & Setznagel GmbH vgl. Firmenauskunft der WKO [Stella & Setznagel GmbH in 1080 Wien | WKO Firmen A-Z](#)) abgedeckt werden können, liegt auf der Hand. Wie sich aus vom Sachverständigen für Eisenbahnwesen dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegten Dokumenten ergibt, hat die Stella & Setznagel GmbH konkret Beiträge aus den Fachbereichen Eisenbahnbautechnik, Elektrotechnik und fallweise Straßenverkehrstechnik zu den Gutachten gemäß § 31a und § 34b EibG geleistet, während alle anderen Fachbereiche von externen Sachverständigen bearbeitet wurden.

Nach den von den bP vorgelegten Dokumenten wurde das Unternehmen des Sachverständigen, die Stella & Setznagel GmbH, von der mitbeteiligten Partei in den letzten drei Jahren mehrmals als § 31a-Gutachterin bzw. § 34b-Gutachterin beauftragt. Wie der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht plausibel dargelegt hat, haben die Eigenleistungen der Stella & Setznagel GmbH für diese gutachterlichen Tätigkeiten in den Jahren 2019 bis 2021 zwischen 18 % und 22 % des Gesamtumsatzes des Unternehmens ausgemacht. Gleichzeitig wurden im Zuge von UVP-Verfahren Gutachten für das BMVIT (BMK) (zwischen 42 % und 46 % des Gesamtumsatzes) und Gutachten für die GKB (zwischen 5 % und 11 % des Gesamtumsatzes) erstattet. Aus diesen Zahlen eine finanzielle Abhängigkeit von der Konsenswerberin abzuleiten, ist nach Ansicht des erkennenden Senates nicht naheliegend.

Schließlich ergab sich für den erkennenden Senat auf Grund der prozentuellen Angaben über seine Tätigkeit durch den Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung (vgl. Feststellungen dazu) kein Anhaltspunkt für eine finanzielle Abhängigkeit von der mitbeteiligten Partei.

Für den entscheidenden Senat besteht daher – abgesehen davon, dass eine Gutachtertätigkeit gemäß § 31a und § 34b EiszG, welche die Unabhängigkeit und Unbefangenheit sowie Fachkunde des jeweiligen Sachverständigen voraussetzt, für sich genommen grundsätzlich nicht geeignet erscheint, eine Befangenheit des betreffenden Sachverständigen nahezulegen – auch kein Anlass, von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit des Sachverständigen Dipl.-Ing. Thomas Setznagel von der Konsenswerberin auszugehen.

Die von den bP formulierte Ablehnung des Sachverständigen geht daher ins Leere.

Auch die von den bP behauptete Befangenheit des Dipl.-Ing. Markus MAYR, der als Sachverständiger am Gutachten gemäß § 31a EiszG für das gegenständliche Vorhaben mitgewirkt hat, kann vom erkennenden Senat nicht nachvollzogen werden. Dipl.-Ing. Markus MAYR wurde im Detailgenehmigungsverfahren weder von der belangten Behörde noch vom Bundesverwaltungsgericht als Sachverständiger herangezogen. Dass er als Sachverständiger im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren tätig war, schadet schon deshalb nicht, weil es sich beim UVP-Detailgenehmigungsverfahren um ein eigenes Verfahren handelt, das aufgrund eines gesondert zu stellenden Antrags durchgeführt wird. Dass Dipl.-Ing. Markus MAYR an der Planung des Vorhabens beteiligt gewesen wäre, ist nicht ersichtlich; die Behauptung der bP, die Konsenswerberin habe in ihrer Stellungnahme vom 15.03.2023 eine Mitarbeit von Dipl.-Ing. Markus MAYR bei der Planung des Vorhabens „*ingeräumt*“, trifft nicht zu. Zweifel an der Fachkunde des Dipl.-Ing. Markus MAYR für den Fachbereich Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, den er im § 31a-Gutachten bearbeitet hat, bestehen seitens des erkennenden Senates schon deshalb nicht, weil es sich bei Dipl.-Ing. Markus MAYR um einen allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für Eisenbahnanlagen handelt, der bereits in einer Vielzahl von eisenbahnrechtlichen Verfahren tätig wurde. Inhaltliche oder methodische Mängel seines Beitrages zum § 31a-Gutachten für das gegenständliche Projekt wurden von den bP nicht geltend gemacht bzw. aufgezeigt und sind auch sonst im Verfahren nicht hervorgekommen.

Dass die bP in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht auch noch Ablehnungsanträge gegen den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer und gegen den Sachverständigen für Lärmschutz gestellt haben, erscheint dem erkennenden Senat nicht nachvollziehbar, bringen die bP diesbezüglich doch nur vor, der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer habe an einem Gutachten gemäß § 31a EiszG betreffend ein anderes Vorhaben (nämlich einen anderen Abschnitt des Viergleisigen Ausbaus der Westbahn) mitgewirkt, und der Sachverständige für Lärmschutz sei mit einem Anteil von rund 11,78 % an einem Unternehmen beteiligt, welches gemeinsam mit der Konsenswerberin ein Projekt zum Thema „Brücken-Gesamtnetz der ÖBB“ erstellt habe, und bei diesem Projekt betreffend „Life Cycle Management Analyse“ handle es sich um ein „LCE-Prognose-Tool unter Berücksichtigung unterschiedlicher Instandhaltungsstrategien“,

das wohl laufend Anwendung finde. Die von den bP angesprochenen Tätigkeiten wurden von den betroffenen Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung bestätigt, doch konnten sie ebenso wenig wie der erkennende Senat nachvollziehen, inwieweit sich daraus eine Befangenheit oder Voreingenommenheit ableiten lassen sollte. Nach Ansicht des erkennenden Senates besteht diesbezüglich nicht einmal der entfernte Anschein einer Befangenheit.

Hinzu kommt, dass es die bP gänzlich verabsäumt haben, die Relevanz des von ihnen behaupteten Mangels darzutun (vgl. dazu etwa VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040 mwN.). Sie konnten weder die Fachkunde der Sachverständigen in Zweifel ziehen noch glaubhaft machen, dass die Sachverständigen in ihren für das Bundesverwaltungsgericht erstellten Gutachten zu unzutreffenden Ergebnissen gekommen wären oder nicht bereit wären, eine einmal gefasste Meinung nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern.

Insgesamt ist daher festzuhalten, dass keines der von den bP vorgebrachten Argumente nach Ansicht des erkennenden Senates geeignet ist, eine Befangenheit oder Voreingenommenheit der angesprochenen Sachverständigen aufzuzeigen.

3.11.1.19 Zur behaupteten Beeinträchtigung des Eigentums:

Zum in den Beschwerden wiederholt gemachten Vorbringen, wonach das Eigentum von Nachbarn durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben beeinträchtigt würde, wird ausgeführt, dass eine Beeinträchtigung genehmigungsrechtlich allenfalls relevant wäre, wenn eine Substanzvernichtung bzw. ein vollständiger Entfall der Nutzung erfolgen würde. Das UVP-G 2000 schützt das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht aber bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Die belangte UVP-Behörde stellte im angefochtenen Bescheid jeweils zu den einzelnen Einschreitern zutreffend und nachvollziehbar fest, dass eine so gravierende Nutzungsbeeinträchtigung nicht stattfindet. Dieses Ergebnis wurde durch eine neuerliche sachverständige Überprüfung im Beschwerdeverfahren bestätigt. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die landwirtschaftlichen Betriebe der bP durch die Verwirklichung und den Betrieb des Vorhabens in ihrer Substanz gefährdet wären. Eine im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigende Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 liegt daher nicht vor. Das gilt auch für das diesbezügliche Vorbringen der Lagerhaus Eferding OÖ. Mitte eGen (bP5), welche die *Totalentwertung* bzw die *materielle Enteignung* ihrer Liegenschaften behauptet und dies damit begründet, dass sie ein qualifizierter Dienstleister sei, dessen Leistungen sowohl von seinen rund 300 Mitgliedern, allein im Raum Pasching, als auch von einer großen Anzahl sonstiger Kunden, vor allem aus der Region, in Anspruch

genommen würden. Sie sei nicht nur eine Vermarktungsgenossenschaft für landwirtschaftliche Erzeugnisse, sondern darüber hinaus auch als Nahversorger in den Sparten Agrar, Energie- und Baustoffe, Bau, Gartenmarkt sowie Werkstätten und Technik geschäftlich tätig und betreibe im oberösterreichischen Zentralraum 30 Standorte und 8 Fachwerkstätten, zu denen auch der vom gegenständlichen Vorhaben betroffene Standort in Pasching gehöre, an dem derzeit rund 30 Mitarbeiter beschäftigt seien. Der Betriebsstandort in Pasching befinde sich unmittelbar neben der derzeitigen Bestandstrasse der ÖBB-Westbahnstrecke und ermögliche eine direkte Anbindung des Betriebsareals an das Bahnnetz im Wege des diesbezüglich hergestellten bzw. bestehenden Gleisanschlusses. Vor allem im Hinblick auf diese direkte verkehrstechnische Anbindung an die Westbahnstrecke habe die bP5 in den letzten Jahren enorme Summen in den gegenständlichen Standort und hierbei etwa 3 Mio. € in einen Siloausbau investiert. Im Fall der Projektverwirklichung in der geplanten Form würden nach Ansicht der Einschreiterin ca. 160 ha höchstwertiger, landwirtschaftlicher Nutzfläche verloren gehen, was einen entsprechenden, drastischen Rückgang betreffend die Produktion und auch den Ein- und Verkauf von landwirtschaftlichen Produkten und somit des diesbezüglichen Geschäfts Lagerhaus Eferding OÖ. Mitte eGen zur Folge mit sich bringe. Hinzu komme, dass der derzeit bestehende Rübenlager- bzw -verladeplatz direkt an den gegenständlichen Standort der bP5 angrenze und dieser von den Landwirten außerhalb der Rübenerntezeit im Zuge der Anlieferung, aber auch von der bP5 selbst, mitbenützt werden könne. Somit müssten vor allem die Landwirte in Zukunft bei der Anlieferung von Getreide auf der öffentlichen Straße stehen bleiben. Dies könne nur dadurch vermieden werden, dass als Alternative – mit enormem, völlig unnötigem finanziellem Aufwand – weitere landwirtschaftliche Flächen einzig und allein zu diesem Zwecke angekauft und versiegelt würden. Vor allem aber würde sich die Situation für den gegenständlichen Standort der bP5 aufgrund des Wegfalls der derzeitigen Bahnanbindung dramatisch verschlechtern, weil folglich etwa ca. 25.000 Tonnen Getreide pro Jahr vom gegenständlichen Standort per LKW anstatt via Bahn abtransportiert werden müssten. Durch den Verlust der Bahnanbindung würde es letztlich zu einer massiven Entwertung der Liegenschaft kommen und auch das schätzenswerte Vertrauen auf den Weiterbestand der Anbindung in Form der beschriebenen hohen finanziellen Investitionen verletzt. Die Liegenschaft samt dem dazugehörigen Betriebsgebäude und den Betriebseinrichtungen würde daher durch den Verlust der Bahnanbindung in ihrer Substanz und bestimmungsgemäßen wirtschaftlichen Nutzbarkeit erheblich beeinträchtigt, was zu einer zumindest teilweisen materiellen Enteignung führe. Falls der Standort Pasching der bP5 diesfalls überhaupt aufrecht erhalten werden könne (und werde), könne an diesem Standort letztlich sicherlich nur mehr ein geringer Teil der derzeit rund 30 Mitarbeiter weiter beschäftigt werden.

Was die bP5 bei all dem – obzwar rechtsfreundlich vertreten - übersieht, ist die Tatsache, dass sie mit diesem Vorbringen selbst im – nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht

gegebenen - Zutreffensfall keineswegs eine *Totalentwertung* oder *Substanzvernichtung*, sondern lediglich wirtschaftliche Erschwernisse in Bezug auf einen einzigen von „30 Standorten und 8 Fachwerkstätten“ im oberösterreichischen Zentralraum geltend machen würde. Wie sich bereits aus der Stellungnahme der Sachverständigen für Raumplanung sowie Boden (Agrarwesen) im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 21.07.2017 (im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren) ergibt, ist hinsichtlich des Standortes Pasching durch die Änderung der Anbindung und Erschließung des Lagerhauses auch nur von einer geringfügigen Veränderung der Standortbedingungen und keinesfalls von einem „Totalverlust“ im Sinne der Verunmöglichung jedweder Nutzung des Eigentums oder eines Ausschlusses der nach der Verkehrsanschauung üblichen bestimmungsgemäßen Nutzung oder Verwertung (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 130 mwN.) auszugehen. Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH werden mit Vorbringen, die eine Wertminderung geltend machen, keine subjektiv-öffentlichen Rechte releviert, sondern zivilrechtliche Ansprüche (vgl. VwGH 22.11.2005, 2002/03/0185; 14.11.2006, 2004/03/0053).

Ein Ausspruch über allfällige Ablöse- oder Entschädigungsansprüche und auch allfällige Rückzahlungsverpflichtungen aus bestehenden Förderverträgen ist nicht Gegenstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens; vielmehr werden Fragen zu Ablöse und Entschädigungen im Rahmen der Grundeinlöse behandelt. Sonstige zivilrechtliche Ansprüche (Ausgleich eines ökonomischen Schadens) können auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden.

3.11.1.20 Zur behaupteten Unzulässigkeit von Enteignungen:

Die §§ 3 und 24 UVP-G 2000 lauten auszugsweise:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. [...]

(3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).
[...]

„Verfahren, Behörde

§ 24. (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(2) [...]

(3) Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann mit der Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

[...]“

Sowohl aus § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 als auch aus § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 ergibt sich eindeutig, dass im UVP-Verfahren die für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind. Da es sich bei Enteignungen nicht um „Genehmigungen“ iSd UVP-G 2000 handelt (vgl. *Berger in Altenburger, Umweltrecht: Kommentar*, § 24f UVP-G 2000 Rz 7), sind Enteignungen (mit Ausnahme der Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz WRG; vgl. dazu § 24 Abs. 7 iVm. § 2 Abs. 3 zweiter Satz UVP-G 2000) nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern allfällige Zwangsrechtseinräumungen sind zu einem späteren Zeitpunkt durch die nach dem jeweiligen Materiengesetz zuständige Behörde zu beurteilen und vorzunehmen, soweit bis dahin nicht ohnedies schon zivilrechtliche Übereinkünfte mit den berührten Grundeigentümern getroffen wurden und demnach Zwangsrechte für die Projektrealisierung gar nicht mehr erforderlich sind (vgl. VwGH 16.11.2017, Ra 2017/07/0042).

Die BMK hat dazu in ihrem angefochtenen Bescheid zutreffend ausgeführt: *„Fragen der Grundeinlöse, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und hier somit nicht relevant.“* (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 100).

Wenn in den Beschwerden in diesem Zusammenhang geltend gemacht wird, dass es nicht nachgewiesen worden sei, dass ein Bedarf an der gegenständlichen Bahnstrecke bestehe, ist darauf zu verweisen, dass eine Bedarfsprüfung oder Variantenprüfung im gegenständlichen UVP-Detailgenehmigungsverfahren nicht durchzuführen ist. Bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde jedoch im Zusammenhang mit der rechtskräftig getroffenen Trassenentscheidung festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Projektverwirklichung die sonst betroffenen öffentlichen Interessen überwiegt; dass das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk" im öffentlichen Interesse liegt, steht daher fest, wobei auch zu beachten ist, dass Projekte des Eisenbahnausbaus nach § 23b oder der Z 10 des Anhanges 1 UVP-G 2000 gemäß § 17 Abs. 5 iVm. § 2 Abs. 7 UVP-G 2000 als in hohem öffentlichen Interesse gelten. Das Betriebsprogramm 2025+, das den Planungen der Konsenswerberin zugrundeliegt, stellt, wie auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren abermals sachverständig festgestellt wurde, nach wie vor eine realistische Prognose dar, die, wie der Sachverständige für Eisenbahnwesen

schlüssig dargelegt hat, erst mit mehreren Jahren Verzögerung eintreten wird. Diese Verzögerung ändert freilich nichts daran, dass der Bedarf am geplanten Ausbau der Westbahn besteht. Auch die bP bezweifeln diesen Bedarf nur zum Schein, gehen sie doch schon seit dem Beginn des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens bis heute (vgl. dazu zuletzt die Ausführungen des Privatsachverständigen Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, der nachdrücklich auf unionsrechtliche Vorgaben verweist; Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 37 f.) davon aus, dass auf der viergleisig ausgebauten Westbahn sehr viel mehr Züge verkehren werden, als dies von der Konsenswerberin angenommen wird.

Zu dem in diesem Zusammenhang von der Standortgemeinde Pasching und betroffenen Grundeigentümern geltend gemachten Einwand, dass die geplante Verschwenkung der Trasse jedenfalls nicht das gelindeste Mittel darstelle, ist abermals darauf zu verweisen, dass die Trasse des gegenständlichen Vorhabens bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren mit der dort gemäß § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 zwingend vorzunehmenden Trassengenehmigung festgelegt wurde. Für eine nochmalige Trassenentscheidung im UVP-Detailgenehmigungsverfahren bietet das Gesetz keine Grundlage. Es ist auch abermals darauf hinzuweisen, dass betroffenen Grundeigentümern kein Anspruch auf eine bestimmte, sie individuell möglicherweise weniger belastende Trassenführung zukommt.

3.11.1.21 Zu den vom Vorhaben betroffenen Grundstücken:

Soweit private Grundeigentümer eine Gefährdung des Fortbestandes ihrer landwirtschaftlichen Betriebe durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von bewirtschafteten Flächen geltend machen und sich nicht gegen die von § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfassten Immissionsbelastungen des Vorhabens wenden, betreffen die Beschwerdegründe weitgehend eine wirtschaftliche Reflexwirkung des Vorhabens. Nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden. Bei der wirtschaftlichen Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Betriebe handelt es sich nicht um einen gesetzlich verbotenen Eingriff, sondern um eine wirtschaftliche Reflexwirkung auf die Bewirtschaftung anderer, vom Vorhaben nicht berührter landwirtschaftlicher Liegenschaften. § 17 bzw. § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 schützt nicht Eigentümer, die bloß indirekte, wirtschaftliche Auswirkungen auf ihr nicht (nur) durch Immissionen des UVP-Vorhabens beeinträchtigtes Eigentum beanstanden wollen. Insoweit es um Fragen der Auswirkungen des Vorhabens auf die Vermögenslage der bP vor und nach der Projektdurchführung und daher um Fragen der Entschädigung geht, sind diese im Zuge der Grundeinlöse bzw. bei einer allfälligen Einräumung von Zwangsrechten relevant, aufgrund des § 2 Abs. 3 letzter Satz UVP-G 2000 aber nicht im gegenständlichen

Genehmigungsverfahren. In § 2 Abs. 3 UVP-G 2000, der gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 auch im 3. Abschnitt anzuwenden ist, wird klargestellt, dass die Einräumung von Zwangsrechten (Enteignungen oder Eigentumsbeschränkungen) nicht unter den Genehmigungsbegriff fällt (mit Ausnahme der Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 Satz 1 WRG). Damit verbleibt das Einräumen von Zwangsrechten einschließlich Enteignungen (mit Ausnahme des § 111 Abs. 4 Satz 1 WRG) im Verantwortungsbereich jener Materienbehörde, die nach den anwendbaren Materiengesetzen für das Einräumen von Zwangsrechten oder die Vollziehung der Enteignungsvorschrift zuständig ist. Mit Ausnahme des § 111 Abs. 4 Satz 1 WRG ist in einem UVP-Verfahren also nicht die UVP-Behörde zur Entscheidung über Zwangsrechte, Enteignungen und Entschädigungen zuständig, sondern die nach dem anzuwendenden Materiengesetz zuständige Behörde (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 24f UVP-G Rz 40f).

Da gemäß § 2 Abs. 3 letzter Satz UVP-G 2000 die Einräumung von Zwangsrechten (mit Ausnahme jener nach § 111 Abs. 4 erster Satz WRG) nicht als Genehmigung iS des UVP-G 2000 gilt und daher im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht mitkonzentriert ist, sind auch die von den bP geltend gemachten wirtschaftlichen Folgen nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens (oder eines anderen Genehmigungsverfahrens). Den bP kommt insofern kein subjektiv-öffentliches Recht im UVP-Verfahren zu. Das Unterbleiben oder der Ausgleich von wirtschaftlichen Reflexwirkungen des Vorhabens stellt keine Genehmigungsvoraussetzung dar. Die eigentumsrechtlichen Fragen können nach Vorliegen des UVP-Genehmigungsbescheids – konsensual oder gegebenenfalls im Wege eines Zwangsrechts – gelöst werden. Für erstere Möglichkeit ist die Konsenswerberin, für letztere die jeweilige Materienbehörde zuständig.

Hinsichtlich der Liegenschaften, die von der Trasse selbst in Anspruch genommen werden, besteht eine Enteignungsmöglichkeit nach § 18b EisbG nach Maßgabe des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG), sofern das Grundstück nicht ohnehin vertraglich zur Verfügung gestellt wird. Im Fall der Enteignung ist das Eisenbahnunternehmen gemäß § 4 EisbEG verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile gemäß § 365 ABGB. schadlos zu halten, was eine zivilrechtliche Schadloshaltung iSd § 1323 ABGB für alle dadurch verursachten vermögensrechtlichen Nachteile mit sich bringt. Auch allfällige Bewirtschaftungerschwernisse sind vom umfassenden Entschädigungsrecht nach § 4 EisbEG erfasst.

In Bezug auf Immissionen schützt § 24f Abs. 2 Z 2 lit. a UVP-G – ebenso wie § 17 Abs. 2 Z 2 lit. a UVP-G – das Eigentum der Nachbarn bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt nicht mehr möglich ist (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; 24.06.2009, 2007/05/0171). Ob dies der Fall ist, wurde bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren und abermals im UVP-Detailgenehmigungsverfahren

vor der BMK sowie im gegenständlichen Beschwerdeverfahren sachverständig untersucht mit dem übereinstimmenden Ergebnis, dass in keinem einzigen Fall eine Substanzvernichtung bzw. Totalentwertung eintritt. Sofern durch den Bau und Betrieb des Vorhabens fallweise ein Verlust an Betriebserfolg oder eine Bewirtschaftungerschwernis eintreten sollte, wird dieser im Zuge der Grundeinlöse zu berücksichtigen sein.

Auch für die dauernde Beanspruchung der im Eigentum der bP stehenden landwirtschaftlichen Flächen steht den betroffenen bP eine angemessene Entschädigung zu, über die Verhandlungen im Zuge der Grundeinlöse zu führen sind und die gegebenenfalls nach § 4 EisbEG sachverständig festzusetzen ist. Soweit zusätzliche Flächen für ökologische Ausgleichsflächen benötigt werden, wird dies im Rahmen der zivilrechtlichen Vereinbarungen (Grundeinlöse) mit den Grundeigentümern abgestimmt.

Soweit die bP eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit ihrer Grundstücke geltend machen, ist darauf zu verweisen, dass durch die vorgesehenen Wegführungen, wie der Sachverständige für Boden und Agrarwesen schlüssig festgestellt hat, eine Erschließung sämtlicher landwirtschaftlichen Flächen weiterhin sichergestellt ist.

Wie bereits ausführlich oben dargelegt, verbleibt das Einräumen von Zwangsrechten einschließlich Enteignungen (mit Ausnahme des § 111 Abs. 4 Satz 1 WRG) – im Sinne einer Entfrachtung des UVP-Verfahrens von sachfremden Themen – im Verantwortungsbereich jener Materienbehörde, die nach den anwendbaren Materiengesetzen für das Einräumen von Zwangsrechten oder die Vollziehung der Enteignungsvorschrift zuständig ist. Mit Ausnahme des § 111 Abs. 4 Satz 1 WRG ist in einem UVP-Verfahren also nicht die UVP-Behörde zur Entscheidung über Zwangsrechte, Enteignungen und Entschädigungen zuständig, sondern die nach dem anzuwendenden Materiengesetz zuständige Behörde. Parallel zu § 2 Abs. 3 UVP-G 2000 enthält § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 insofern eine sinnvolle Erleichterung für das UVP-Genehmigungsverfahren, als allfällige materiengesetzlich vorgesehene Nachweise über die Verfügungsbefugnis oder Zustimmungserklärungen (zB hinsichtlich betroffener Grundstücke oder Wasserrechte) im UVP-Genehmigungsverfahren nicht zu erbringen sind, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Dies ist bei Eisenbahn- und Straßenvorhaben der Fall, sodass die Erteilung der Genehmigung nicht vom Vorliegen der Benützungsbefugnisse an den betroffenen Liegenschaften abhängt. Dies erscheint aus verfahrensökonomischer Sicht vorteilhaft, weil eine zusätzliche Überfrachtung des UVP-Verfahrens vermieden wird und nach Erteilung der UVP-rechtlichen Genehmigung eine sachliche, konsensuale Lösung möglicherweise leichter erzielbar sein kann als in der Genehmigungsphase, die ja häufig von der Austragung des Konflikts und stark divergierenden Einschätzungen beherrscht wird (zu all dem vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 24f UVP-G Rz 40-43).

Zu der in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. angesprochenen Zurückzahlung von Förderungsentgelt weist der Sachverständige für Boden und Agrarwesen (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 84) zutreffend auf die Stellungnahme zu gleichlautenden Einwendungen im Grundsatzgenehmigungsverfahren unter Pkt. D31.68 hin: *„Für die Grundbeanspruchung sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase gilt, dass laut Förderungsrichtlinien Flächenbeanspruchungen für öffentliche Zwecke, die auch auf dem Wege der Enteignung erwirkt werden können, von Förderungsrückzahlungen nicht bedroht sind. Voraussetzung dafür ist eine den Richtlinien entsprechende Meldung an die Agrarmarkt Austria. Die in der Einwendung aufgezeigten Nachteile könnten sich aber bei Flächenbeanspruchungen ergeben, die nicht auf dem Enteignungswege zwangsweise durchgesetzt werden können. In solchen Fällen handelt es sich aber auch um eine Entschädigungsfrage, die nicht im gegenständlichen Verfahren, sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu prüfen und zu entscheiden ist.“*

Mit ihrer Stellungnahme vom 02.03.2023 legen die „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. sowie die Gemeinde Pasching (bP3) unter dem Titel „Zum Thema der Aufschließungen bzw künftigen Böschungen“ eine gutachterliche Stellungnahme von Ing. Mag. Martin REITER (Sachverständiger für Immobilien und Gebrauchsgüter, Immobilientreuhänder, Landwirt, Lektor an der Universität für Bodenkultur) vom 18.03.2021 vor, die auch bereits im Behördenverfahren vorgelegt wurde. Ebenso vorgelegt wird eine Ergänzung dieser Stellungnahme des Ing. Mag. Martin REITER vom 15.02.2023, welche nach Angaben der bP die Ergebnisse der Stellungnahme vom 18.03.2021 aktualisiert und bestätigt. Wenn in den gutachterlichen Stellungnahmen von Ing. Mag. Martin REITER im Zusammenhang mit der Aufschließung der Grundstücke und der Abfuhr von Erntegut die Errichtung von bisher nicht existierenden Umkehrplätzen gefordert wird, ist darauf zu verweisen, dass dies durch die Bestimmung des § 20 EISbG, der die geeignete Wiederherstellung von Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, durch das Eisenbahnunternehmen vorsieht, nicht gedeckt ist, da diese Bestimmung nur die Wiederherstellung bereits bestehender, durch den Bau der Eisenbahn gestörter oder unbenutzbar werdender Verkehrsanlagen und Wasserläufe, nicht aber die Errichtung neuer Verkehrsanlagen anspricht. Wie sich im Übrigen aus dem letzten Satz des § 20 Abs. 1 EISbG ergibt, hat die Behörde über die Wiederherstellung von Verkehrsanlagen und Wasserläufen nur subsidiär zu entscheiden; vorrangig ist eine „andere Vereinbarung“, d.h. eine privatrechtliche Einigung anzustreben. Zu verweisen ist auch darauf, dass der Sachverständige für Boden und Agrarwesen in der mündlichen Beschwerdeverhandlung ausdrücklich festgehalten hat, dass die Auflage 135a des angefochtenen Bescheides der BMK (*„Projektbedingte Ersatzzufahrten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen müssen qualitativ zumindest dem Zustand entsprechen, der bei der verloren gehenden Zufahrt gegeben war“*)

aus fachlicher Sicht als erfüllt zu betrachten ist und jedenfalls ausreichend dimensionierte Aufschließungsstraßen zu allen landwirtschaftlichen Nutzflächen bestehen. Zusätzlich wurden dort, wo es erforderlich war, Auflagen vorgeschlagen, Verladestandorte zusätzlich zu errichten, wo nicht direkt auf vorbeifahrende Güterwege verladen werden kann. Durch neue, die Bahntrasse begleitende, Wirtschaftswege werden auch wieder Verbindungswege geschaffen, die speziell bei der Rübenernte erforderliches, Gegenverkehr behinderndes Einbahnfahren weiterhin ermöglichen. Allfällige dennoch auftretende Bewirtschaftungs- und Verladeerschwerwisse udgl. sind im Zuge der Grundeinlöse zu regeln (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 71 f.). Sollte sich im Zuge der Endabnahme zeigen, dass eine Regelung zwischen der Konsenswerberin und den betroffenen Grundeigentümern nicht möglich war, eine bescheidmäßige Entschädigungsfestsetzung nicht vorliegt und eine gleichwertige Wiederherstellung der Zufahrten im Sinne der Auflage 135a des angefochtenen Bescheides der BMK nicht erfolgt ist, wäre eine behördliche Anordnung im Sinne des § 20 EisbG zu treffen.

Wie sich aus der vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme des Ing. Mag. Martin REITER vom 15.02.2023 (S. 3 ff.) und den dort wiedergegebenen Lichtbildern aus dem besonders niederschlagsreichen Herbst 2022 ablesen lässt, erfolgt in der Praxis bereits bisher dann, wenn die Ernteabläufe dies erfordern, ein Befahren der Ackerflächen mit schwerem Gerät. Wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für Boden und Agrarwesen schlüssig festgestellt hat, ist die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Grundstücke auch nach Projektverwirklichung gegeben. Allfällige Bewirtschaftungerschwerwisse bzw. Ernteeinbußen udgl. sind im Zuge der Grundeinlöse zu behandeln. Dass dies den bP auch bewusst ist, erschließt sich schon daraus, dass die vorgelegten gutachterlichen Stellungnahmen des Ing. Mag. Martin REITER als „Grundlage für Ablösegespräche“ (siehe den auf S. 2 der Stellungnahme vom 18.03.2021 angegebenen „Zweck“) erstellt wurden.

Wenn der Privatgutachter Ing. Mag. Martin REITER in weiterer Folge die Befürchtung äußert, dass durch neue Böschungen bei Unterführungen und Entwässerungsbecken eine erhöhte Absturzgefahr bestehen könnte, ist darauf zu verweisen, dass aufgrund des vorgesehenen Abstandes der Böschungsoberkanten zu den zukünftigen Grundstücksgrenzen und der Tragfähigkeit des Untergrundes eine erhöhte Absturzgefahr nicht besteht. Im Übrigen hat sich der Sachverständige für Boden und Agrarwesen bereits im Behördenverfahren mit dieser Frage auseinandergesetzt und nachvollziehbar ausgeführt, dass die Forderung nach generellen Absturzsicherungen bei Böschungen und zusätzlicher Einlösung eines Sicherheitsstreifens überzogen ist, da es generell in Österreich und auch in der betroffenen Region viele Äcker gibt, die an abfallende Böschungen angrenzen, und es in der Verantwortung des Maschinenführers liegt, mögliche Gefahrenstellen zu erkennen und sich dementsprechend zu verhalten (vgl. Gutachten vom 30.11.2020 zu den Einwendungen -

FRAGENBEREICH 4 (FB4), Teil 3 S. 210, 239). Zu beachten ist auch, dass die zusätzliche Einlösung von nicht notwendigen Sicherheitsstreifen dem auch vom Privatsachverständigen der bP, Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB, zu Recht nachdrücklich eingeforderten sparsamen Umgang mit Boden (siehe dazu auch die diesbezüglichen Bestimmungen des UVP-G 2000, insbesondere § 1 Abs. 1 Z 1 lit. b und § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000) widersprechen würde.

Mit den ebenfalls in den gutachterlichen Stellungnahmen des Privatgutachters Ing. Mag. Martin REITER angesprochenen Bewirtschaftungs- bzw. Verladeproblemen im Zusammenhang mit Alleen hat sich der gerichtlich bestellte Sachverständige für Boden und Agrarwesen umfassend auseinandergesetzt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 78 f., Auflagenvorschläge S. 86; Beilage 12 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung (Präsentation Dipl.-Ing. Anton JÄGER), S. 7, berücksichtigt in den Auflagen 83 und 84 der gegenständlichen Entscheidung).

3.11.1.22 Zur Stadtentwicklung und Raumplanung:

Wenn die Stadtgemeinde Leonding (bP1) und die Bürgerinitiative „Impulse Schiene Leonding“ (bP2) in ihrer gemeinsamen Beschwerde – wie schon im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, nun aber noch detaillierter – ausführen, dass sie das gegenständliche Vorhaben als im Widerspruch zur Stadtentwicklung und Raumplanung stehend sehen, ist darauf zu verweisen, dass diese Frage bereits im rechtskräftig abgeschlossenen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren eingehend geprüft und verneint wurde.

Das Bundesverwaltungsgericht kam im Erkenntnis vom 24.04.2020, W248 2194564-1/172E nach sachverständiger Auseinandersetzung zu dem Schluss, dass auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben ist.

Aufgrund der nunmehrigen Beschwerdevorbringen wurde der nicht-amtliche Sachverständige für den Fachbereich Raum- Stadtplanung/Landschaft und Sachgüter u.a. mit den Fragen befasst, ob die bisherige Trennwirkung (etwa auch durch eine Veränderung der Fußwegebeziehungen) verstärkt wird, ob eine tiefgreifende negative Veränderung des Ortsbildes erfolgt, ob die Stadt- und Siedlungsentwicklung eingeschränkt wird und ob die (gewachsene) Siedlungsstruktur der Standortgemeinden sowie die raumordnerischen Festlegungen der Standortgemeinden ausreichend berücksichtigt wurden.

Der Sachverständige ist in schlüssiger, nachvollziehbarer Weise zu dem Ergebnis gekommen, dass der Verwirklichung des Vorhabens – wie auch schon im UVP-

Grundsatzgenehmigungsverfahren festgestellt – aus dem Blickwinkel seines Fachgebietes keine Genehmigungshindernisse entgegenstehen.

Ausdrücklich festzuhalten ist auch, dass sich das gegenständliche Detailprojekt nicht wesentlich von dem dem UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zugrundeliegenden Projekt unterscheidet und insbesondere keine Änderungen vorgenommen wurden, die sich negativ auf die Stadtentwicklung und Raumplanung auswirken könnten. Es ist daher nicht zu beanstanden ist, dass die BMK im angefochtenen Bescheid zu dem Ergebnis gekommen ist, dass auch das Detailprojekt aus dem Blickwinkel der Raumentwicklung sowie unter Berücksichtigung des vorgelegten Gutachtens von Dipl.-Ing. UNGLAUB als umweltverträglich anzusehen ist (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 123).

Soweit von den bP abermals alternative Trassen- und Ausführungsvarianten (insbes. Tieferlegung und Einhausung) thematisiert werden, ist abermals auf das rechtskräftig abgeschlossene Grundsatzgenehmigungsverfahren und die damit rechtskräftig erteilte Grundsatzgenehmigung mit Trassengenehmigung zu verweisen. Alternative, von der Konsenswerberin nicht beantragte Trassen- und Ausführungsvarianten können weder von der Behörde noch vom Bundesverwaltungsgericht vorgeschrieben werden (VwGH 14.11.2006, 2004/03/0053 u.a.). Deren weitere, über die bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren breit geführte hinausgehende oder diese wiederholende Diskussion würde daher einen Verstoß gegen das Effizienzgebot des § 39 AVG darstellen, das der Gesetzgeber auch in der UVP-Novelle 2023 deutlich zum Ausdruck bringt.

3.11.1.23 Zum Rübenverladeplatz:

Im Zusammenhang mit Rübenverladeplatz bringt die Gemeinde Oftering (bP103) vor, die geplante, durch die Neuerrichtung des Rübenverladeplatzes begründete Veränderung der Kreuzung Ofteringerstraße L1226 mit der Paschingerstraße L1227 (Feldbruck) sei unzureichend, und es müssten eine Einreihungsspur für Rübengespanne errichtet und die Sichtweiten verbessert werden, um eine ausreichende Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Mit diesem Vorbringen hat sich die BMK auseinandergesetzt und ist unter Verweis auf die diesbezüglich übereinstimmenden Aussagen der im Behördenverfahren tätigen Sachverständigen für Straßenverkehr und Boden und Agrarwesen (vgl. ergänzendes Gutachten vom 30.11.2020 „FRAGENBEREICH 4 (FB4) (TEIL 1) Stellungnahmen Behörden, Standortgemeinden, Land Oberösterreich sowie Einzeleinwendungen im Detailgenehmigungsverfahren“, S. 14 f.) zu dem Ergebnis gekommen, dass die Kreuzung in der von der Konsenswerberin projektierten Form ausreichend leistungsfähig ist und gegenüber

dem Bestand deutlich verbessert wird. Die Beeinträchtigung der Sichtweiten ist in Zukunft durch geeignete Maßnahmen (regelmäßiger Schnitt) hintanzuhalten (vgl. UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 105).

Im Beschwerdeverfahren hat die Sachverständige für Straßenverkehr sich mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt mit dem Ergebnis, dass das von der Gemeinde Oftring (bP103) gesehene Erfordernis eines Linkseinbiegestreifens auf der L1227 westlich der Kreuzung mit der L1226 gemäß RVS 03.05.12 im vorliegenden Fall nicht zwingend erforderlich ist, da die Kreuzung eindeutig begreifbar ist und die Sichtbeziehung zum bevorrangten Verkehr von Osten kommend durch die Aufweitung der Kreuzung gegenüber dem Bestand verbessert wird. Da jedoch die Sichtweiten Richtung Südwesten beeinträchtigt sind und die erforderlichen Sichtweiten von 245 m gemäß RVS 03.05.12 bei 70 km/h durch den Bewuchs südöstlich der Kreuzung beeinträchtigt werden, hat die Sachverständige eine Verlegung der Achse der L1227 in Richtung Norden vorgeschlagen, um die Sichtbeziehung zu gewährleisten (vgl. Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 29 f.; bei den auf S. 30 der Gutachterlichen Stellungnahmen vom 17.01.2023 angegebenen „*erforderlichen Sichtweiten von 145 m gemäß RVS 03.05.12 bei 70 km/h*“ handelt es sich offenkundig um einen Tippfehler, da die RVS 03.05.12 bei 70 km/h eine Sichtweite von 245 m vorsieht). In der mündlichen Beschwerdeverhandlung hat die Sachverständige bekräftigt, dass im Zuge der Neugestaltung der Kreuzung auf jeden Fall dafür zu sorgen ist, dass die Sichtweiten eingehalten werden können. Dem wird durch eine entsprechende Auflage im Spruch der gegenständlichen Entscheidung (Nebenbestimmung 141.) Rechnung getragen.

3.11.1.24 Zur Beschwerde des Landes Oberösterreich:

Wenn sich das Land Oberösterreich als Straßenerhalter durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben in näher genannten einfach-gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten, nämlich

- dass sie durch die Errichtung und/oder den Betrieb und/oder den Bestand des Vorhabens der Konsenswerberin nicht gefährdet und/oder nicht belästigt wird, bzw dass es auch bei Einrichtungen, deren Inhaber die beschwerdeführende Partei ist und in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, zu keinen derartigen Gefährdungen oder Belästigungen kommt, und/oder
- dass sie in ihren dinglichen Rechten, insbesondere in ihrem Eigentum an Liegenschaften bzw dass das öffentliche Gut des Landes Oberösteneich und hier vor allem die betroffenen Landesstraßen durch die Errichtung und/oder den Betrieb und/oder den Bestand des Vorhabens nicht gefährdet bzw nicht beeinträchtigt wird/werden, und/oder

- auf Durchführung und Berücksichtigung einer ordnungsgemäßen Alternativenprüfung, insbesondere was die Situierung und Ausgestaltung des gegenständlichen Vorhabens, vor allem soweit es Liegenschaften bzw öffentliches Gut des Landes Oberösterreich und hier vor allem Landesstraßen anbelangt, und/oder
- dass in ihrem Eigentum stehende Liegenschaften nicht oder zumindest in geringerem Ausmaß als betroffene Liegenschaften für das gegenständliche Vorhaben in Anspruch genommen werden, und/oder
- auf Nichtvorschreibung von Nebenbestimmungen bei bzw wegen Nichtvorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen respektive auf Vorschreibung anderer und/oder zusätzlicher Nebenbestimmungen, und/oder
- auf Nichterteilung der Detailgenehmigung nach dem UVP-G 2000 bzw der Genehmigungen nach den diesbezüglich mitangewendeten Materienetzen bei bzw wegen Nichtvorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen, und/oder
- soweit der angefochtene Bescheid in dem Sinne zu verstehen sein sollte, dass die Einwendungen der beschwerdeführenden Partei zurückgewiesen wurden, dass ihre Einwendungen in meritorische Behandlung genommen und über diese inhaltlich entschieden wird.

verletzt fühlt, genügt der Hinweis darauf, dass eine geeignete Wiederherstellung der durch den Eisenbahnbau unterbrochenen Verkehrsverbindungen gemäß § 20 EisbG erfolgt und daher kein Eingriff in Rechte des Landes Oberösterreich (insbesondere nicht die in der Beschwerde behauptete „Substanzvernichtung“) stattfindet. Dem von der Konsenswerberin vorgelegten Gutachten gemäß § 31 a EisbG, wo die vorgesehene ordnungsgemäße Wiederherstellung fachlich fundiert bestätigt wird, ist das Land Oberösterreich nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

ISd. § 20 EisbG wiederhergestellte Anlagen sind so zu dimensionieren und auszustatten, dass die bisherige Funktionalität – unter Wahrung des aktuellen Standes der Technik – aufrechterhalten bleibt. Allfällige darüber hinausgehende Änderungen – wie z.B. Kapazitätserhöhungen oder Änderungen der technischen Ausstattung (zB Anzahl der Fahrspuren, Tragkraft, Spannweite, Erschließung weiterer Nutzungszwecke etc.) – sind von § 20 EisbG aber nicht erfasst und bedürfen einer gesonderten, einvernehmlichen Regelung (vgl. *Netzer in Altenburger/N. Raschauer* (Hrsg), *Umweltrecht – Kommentar*¹ [2014], EisbG § 20, Rz 2).

Wie sich aus dem im Beschwerdeverfahren eingeholten Verkehrsgutachten (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 32; siehe auch Präsentation der Sachverständigen für Verkehr in der mündlichen Verhandlung, S. 23) eindeutig ergibt, werden durch das Vorhaben am bereits im Bestand existierenden Knotenpunkt L1227/L1386 keine nennenswerten Mehrverkehre verursacht, sodass im Rahmen der Wiederherstellung gemäß § 20 EisbG

grundsätzlich keine Steigerung der Verkehrskapazitäten geboten ist. Die vom Land Oberösterreich in seiner Beschwerde angesprochene Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Prognosehorizont 2030 steht, wie das Land Oberösterreich in seiner Stellungnahme vom 22.02.2023 auch selbst zugesteht (Punkt 3. der Stellungnahme), in keinem kausalen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben, sodass die vom Land Oberösterreich für notwendig gehaltene Umgestaltung des Knotens L1227/L1386 in eine künftig verkehrsgerechte VLSA-Kreuzung und die ebenfalls gewünschte Aufweitung des Brückenbauwerks über die Westbahnstrecke im Ausmaß von ca. 60 m², um die künftige Errichtung eines Linksabbiegefahrstreifens zu ermöglichen, sich nicht aus dem beschwerdegegenständlichen Projekt ergibt.

Es ist auch nochmals darauf hinzuweisen, dass der Konsenswerberin nicht die Ausführung eines anderen Projektes als des eingereichten aufgetragen werden kann.

Da es jedoch, wie die Sachverständige für Verkehr in der Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich bestätigt hat (Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung, S. 66), sinnvoll wäre, bereits im Zuge der Neuerrichtung auf absehbare künftige Entwicklungen Rücksicht zu nehmen, liegt es nun am Land Oberösterreich, diesbezüglich außerhalb des UVP-Verfahrens ein Einvernehmen mit der Konsenswerberin zu suchen.

3.11.1.25 Zur Zurückweisung von Einwendungen durch die BMK:

In der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. wird vorgebracht, die BMK habe im angefochtenen (Detailgenehmigungs-)Bescheid Einwendungen von einigen näher bezeichneten bP mit der Begründung zurückgewiesen, dass diese im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren zu spät oder keine Einwendungen erhoben hätten.

Dies trifft nicht zu. Die BMK hat in ihrem angefochtenen Bescheid vielmehr in Bezug auf die in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. in diesem Zusammenhang genannten Personen mehrmals praktisch gleichlautend ausgeführt: *"Die Einschreiter haben im Zuge des Grundsatzgenehmigungsverfahrens keine Einwendungen erhoben und somit ihre Parteistellung verloren. Sie haben im Detailgenehmigungsverfahren während der Einwendungsfrist rechtzeitig Einwendungen erhoben, sind zwar von keinen Änderungen im Detailgenehmigungsverfahren betroffen, jedoch wird (nur) hinsichtlich der erst jetzt bekannten flächengenauen Grundinanspruchnahme diesbezüglich von der Behörde Par-*

teistellung angenommen“ (UVP-Detailgenehmigungsbescheid der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324, S. 188 ff.).

Es zeigt sich daher, dass die BMK die Einwendungen der diesbezüglich in der Beschwerde der „Bürgerinitiative zum Flurschutz beim Westbahnausbau Linz – Marchtrenk“ (bP4) u.a. genannten Personen nicht pauschal zurückgewiesen, sondern vielmehr festgestellt hat, dass diese Personen mangels Erhebung von Einwendungen im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren ihre Parteistellung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren verloren haben und dass sie von keinen sich aus dem UVP-Detailgenehmigungsverfahren ergebenden Änderungen betroffen sind. Einwendungen betreffend diejenigen Bereiche, welche diese Personen im UVP-Detailgenehmigungsverfahren noch vorbringen können, wurden keineswegs zurückgewiesen. Vielmehr hat die BMK eine Parteistellung dieser Personen hinsichtlich der (erst im UVP-Detailgenehmigungsverfahren bekannten) flächengenauen Grundinanspruchnahme bzw. hinsichtlich allfälliger Eigentumsbeschränkungen zutreffend ausdrücklich angenommen. Das diesbezügliche Beschwerdevorbringen geht daher ins Leere.

3.12 Zu der durch die Oberösterreichische Landesregierung erteilten Bewilligung:

Im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren war vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung zu überprüfen, ob das Vorhaben unter Einrechnung möglicher Auflagenvorschriften den Ergebnissen der vom BMVIT durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung entgegensteht, und andererseits, ob die Genehmigungsvoraussetzungen des Oö. NSchG 2001 und des § 10 Oö. Alm- und Kulturflächenschutzgesetz sowie des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 für die nunmehrige teilkonzentrierte Genehmigung eingehalten werden.

Die §§ 5, 6, 10, 14, 26, 27, 28 und 29 Oö. NSchG 2001 lauten:

„§ 5

Bewilligungspflichtige Vorhaben im Grünland

Folgende Vorhaben bedürfen im Grünland (§ 3 Z 6) außerhalb von geschlossenen Ortschaften oder außerhalb von Gebieten, für die ein rechtswirksamer Bebauungsplan (§ 31 Oö. Raumordnungsgesetz 1994) vorhanden ist, zu ihrer Ausführung einer Bewilligung der Behörde:

1. der Neubau (§ 2 Z 8 Oö. Straßengesetz 1991) und die Umlegung (§ 2 Z 9 Oö. Straßengesetz 1991) von öffentlichen Straßen, die unter das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013, oder unter das Oö. Straßengesetz 1991 fallen, sowie der Umbau (§ 2 Z 10 Oö. Straßengesetz 1991) solcher Straßen, wenn damit geländegestaltende Maßnahmen verbunden sind, durch welche die Höhenlage um mehr als 1,5 m verändert wird; die Anlage von Fahrbahnteilern, Querungshilfen, Haltestellenbuchten, Abbiegespuren, Beschleunigungsspuren und Kreuzungsumbauten, ausgenommen Unter- und Überführungen, bedarf nur dann einer Bewilligung, wenn Z 12 oder Z 18 anzuwenden ist;
2. die Neuanlage, die Umlegung und die Verbreiterung von Forststraßen (§ 3 Z 4b) in Auwäldern, Moorwäldern, Schluchtwäldern, Schneeheide-Föhrenwäldern, Geisklee-Traubeneichenwäldern, in Landschaftsschutzgebieten und geschützten Landschaftsteilen sowie in den Gemeinden, die gemäß der

Anlage zum Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. Nr. 477/1995, in der Fassung des Protokolls BGBl. Nr. 18/1999 in den Anwendungsbereich der Alpenkonvention fallen; außerhalb von Schutzwäldern im Sinn des § 21 Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 56/2016, bedarf die Verbreiterung von bestehenden Forststraßen um höchstens einen Meter keiner Bewilligung;

3. *Entfallen*

4. oberhalb einer Meereshöhe von 1.200 m die infrastrukturellen Erschließungsmaßnahmen, wie insbesondere der Neubau und Umbau von Wegen, Rohrleitungen, Fernmelde- und elektrischen Leitungsanlagen, ausgenommen Reparatur-, Instandhaltungs- und Sicherungsmaßnahmen an bestehenden Wegen;

5. die Anlage von Klettergärten und Klettersteigen sowie die Errichtung von Sport- und Freizeitanlagen mit einer Fläche von mehr als 20.000 m², die Erweiterung bestehender Sport- und Freizeitanlagen über dieses Flächenausmaß hinaus; unabhängig von einem Flächenausmaß die Errichtung oder Erweiterung solcher Anlagen, wenn dafür eine Bodenversiegelung, wie Asphaltierung, Betonierung und dgl. auf einer Fläche von insgesamt mehr als 1.000 m² Grundfläche erforderlich ist;

6. die Errichtung und die Änderung von oberirdischen elektrischen Leitungsanlagen für Starkstrom über 30.000 Volt;

7. die Errichtung und die Änderung von Standseilbahnen, Seilschwebbahnen, Schräg-, Sessel- und Schleppliften, wenn sie eine Länge von 200 m überschreiten sowie von Schipisten; die Errichtung, die wesentliche Änderung und der Betrieb von Anlagen zur künstlichen Beschneigung von Flächen sowie die wesentliche Änderung des Betriebs solcher Anlagen;

8. die Verwendung einer Grundfläche als Übungsgelände für rad- oder motorsportliche Zwecke sowie zur Durchführung von Rad- und Motorsportveranstaltungen;

9. *Entfallen*

10. *Entfallen*

11. die Eröffnung und die Erweiterung von Steinbrüchen, von Sand-, Lehm- oder Schotterentnahmestellen, ausgenommen jeweils einer Entnahmestelle bis zu einer Größe von 500 m² für den Eigenbedarf eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebs, sowie die Errichtung von Anlagen zur Aufbereitung von Gesteinen, Schotter, Kies, Sand, Ton, Lehm, Torf sowie von Mischgut und Bitumen; außerhalb solcher Einrichtungen das Lagern und Ablagern dieser Materialien auf einer Fläche von mehr als 500 m²;

12. die Trockenlegung von Mooren, Sümpfen und Quelllebensräumen, der Torfabbau sowie die Drainagierung von Feuchtwiesen und Feuchtbrachen; ferner die Drainagierung sonstiger Grundflächen, deren Ausmaß 5.000 m² überschreitet sowie die Erweiterung einer Drainagierungsfläche über dieses Ausmaß hinaus; Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen an zulässigerweise durchgeführten Drainagierungen bedürfen keiner Bewilligung;

13. *Entfallen*

14. die Rodung von Busch- und Gehölzgruppen, von Heckenzügen, von Auwald, von Schluchtwäldern, Moorwäldern sowie von Schneeheide-Föhrenwäldern und Geißklee-Traubeneichenwäldern; die Rodung von Busch- und Gehölzgruppen sowie von Heckenzügen in einer Entfernung von bis zu 40 m von einem Wohngebäude bedarf keiner Bewilligung;

15. die Durchführung von geländegestaltenden Maßnahmen (Abtragungen oder Aufschüttungen) auf einer Fläche von mehr als 2.000 m², wenn die Höhenlage mindestens an einer Stelle um mehr als 1 m geändert wird, ausgenommen im Zusammenhang mit der Neuanlage, der Umlegung und der Verbreiterung von Forststraßen;

16. die oberirdische Verlegung von Rohrleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 25 cm;

17. *Entfallen*

18. in Mooren, Sümpfen, Quelllebensräumen, Feuchtwiesen sowie Trocken- und Halbtrockenrasen die Bodenabtragung, der Bodenaustausch, die Aufschüttung, die Befestigung oder die Versiegelung des Bodens, die Überflutung, die Düngung, die Anlage künstlicher Gewässer, die Neuaufforstung, das Pflanzen von standortfremden Gewächsen und das Ablagern von Materialien;

19. die gänzliche Beseitigung und die Beseitigung von Teilen von Blockhalden;

20. die Errichtung von Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 m und deren Änderung über dieses Ausmaß hinaus;

21. die Errichtung von freistehenden thermischen Solarenergieanlagen und von freistehenden Photovoltaikanlagen mit einer Kollektorfläche von jeweils mehr als 500 m² und deren Änderung über dieses Ausmaß hinaus.“

„§ 6

Anzeigepflichtige Vorhaben und Verfahren

(1) Folgende Vorhaben

- im Grünland (§ 3 Z 6) außerhalb von geschlossenen Ortschaften oder außerhalb von Gebieten, für die ein rechtswirksamer Bebauungsplan (§ 31 Oö. Raumordnungsgesetz 1994) vorhanden ist, oder
- auf Grundflächen, die im rechtswirksamen Flächenwidmungsplan der Gemeinde mit einer Sternchensignatur gekennzeichnet sind,

sind vor ihrer Ausführung der Behörde anzuzeigen:

1. der Neu-, Zu- oder Umbau von Gebäuden und sonstigen begehbaren überdachten Bauwerken sowie von Aussichtstürmen und Aussichtsplattformen - die Anzeigepflicht gilt nicht für widmungsneutrale Bauwerke gemäß § 37a Oö. Raumordnungsgesetz 1994;
2. die Errichtung von Stützmauern, freistehenden Mauern sowie Lärm-, Schall- und Sichtschutzwänden mit einer Höhe von mehr als 1,5 m, ausgenommen Lärm- und Schallschutzwände, die nach straßenrechtlichen oder nach eisenbahnrechtlichen Bestimmungen errichtet werden;
3. die Neuanlage von Park-, Abstell- und Lagerplätzen, wenn diese allein oder zusammen mit anderen Park-, Abstell- und Lagerplätzen, mit denen sie in einem räumlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, ein Flächenausmaß von 1.000 m² übersteigen sowie ihre Vergrößerung über dieses Ausmaß hinaus;
4. die Errichtung und die Änderung von Campingplätzen gemäß § 72 Oö. Tourismusgesetz 2018 und die Aufnahme des Betriebs von Campingplätzen gemäß § 77 Oö. Tourismusgesetz 2018,
5. das Beseitigen von künstlichen und natürlichen stehenden Gewässern, es sei denn, dass ihr Ausmaß 100 m² nicht übersteigt und sie von einem Wohngebäude nicht weiter als 100 m entfernt sind (wie Hauslacken und dgl.);
6. außerhalb von genehmigten oder angezeigten Campingplätzen das Auf- und Abstellen von Verkaufswagen, Mobilheimen, Wohnwagen oder sonstigen Fahrzeugen, die für Wohnzwecke eingerichtet sind; ausgenommen jeweils ein solches Fahrzeug in einer Entfernung von bis zu 40 m von einem Wohngebäude sowie Fahrzeuge, die im Rahmen einer Baustelleneinrichtung für die Dauer der Bauausführung auf- bzw. abgestellt werden;
7. die Verwendung einer Grundfläche zum Ablagern oder Lagern von Abfall, ausgenommen die Lagerung von biogenen Abfällen auf Grundflächen von weniger als 1.000 m²;
8. die Errichtung von Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von 10 m bis 30 m und die Erhöhung einer bestehenden Windkraftanlage auf 10 m bis 30 m;
9. die Errichtung von freistehenden thermischen Solarenergieanlagen und von freistehenden Photovoltaikanlagen mit einer Kollektorfläche von jeweils 2 m² bis 500 m², ausgenommen die Errichtung einer derartigen Anlage von 2 m² bis 50 m², wenn diese weniger als 30 m von einem Wohngebäude entfernt ist.

(Anm: LGBl.Nr. 35/2014, 54/2019, 125/2020, 62/2021)

(2) Für die Form der Anzeige und deren Inhalt gilt § 38 sinngemäß mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Antragstellers der Anzeigende tritt. Die Anzeige kann mit Wirkung des Auslösens der Frist gemäß Abs. 3 auch bei der für die Verfahren gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 und 5 zuständigen Behörde eingebracht werden und ist von dieser unverzüglich an die Naturschutzbehörde weiterzuleiten.

(3) Die Behörde hat innerhalb von acht Wochen ab Einlangen der vollständigen und ordnungsgemäß belegten Anzeige die Ausführung des Vorhabens zu untersagen, wenn das angezeigte Vorhaben den öffentlichen Interessen am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft (§ 14 Abs. 1 Z 1). Die Untersagungsfrist ist gewahrt, wenn die Behörde den Bescheid am letzten Tag der achtwöchigen Frist nachweisbar abfertigt, z. B. der Post zur Zustellung übergibt. Das Vorhaben ist nicht zu untersagen, wenn der Anzeigende öffentliche oder private Interessen glaubhaft macht, die das öffentliche Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegen.

(4) Anstelle der Untersagung kann die Behörde innerhalb der im Abs. 3 genannten Frist mit Bescheid feststellen, dass das angezeigte Vorhaben nur bei Einhaltung bestimmter Bedingungen oder Auflagen oder nur befristet ausgeführt werden darf, wenn dies notwendig ist, um die im § 14 Abs. 1 Z 1 genannten Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken.

(5) Wird innerhalb der im Abs. 3 genannten Frist die Ausführung des Vorhabens nicht untersagt, darf mit der Ausführung des Vorhabens begonnen werden. Gleiches gilt, wenn die Behörde dem Anzeigenden vor Ablauf der genannten Frist schriftlich mitteilt, dass eine Untersagung der Ausführung nicht erfolgen werde. Wird ein Feststellungsbescheid gemäß Abs. 4 erlassen, darf mit der Ausführung des Vorhabens erst nach Rechtskraft dieses Bescheids begonnen werden.

(6) Auf Verlangen des Anzeigenden hat die Behörde die Nichtuntersagung der Ausführung auf dem vorgelegten Plan zu bestätigen und diesen dem Anzeigenden auszuhändigen.

(7) Für die Wirksamkeit der Anzeige und für deren Erlöschen gilt § 44 sinngemäß mit der Maßgabe, dass die dreijährige Frist mit dem im Abs. 5 genannten Zeitpunkt zu laufen beginnt.“

„§ 10

Natur- und Landschaftsschutz im Bereich übriger Gewässer

- (1) Im Fließgewässeruferschutzbereich, das ist der Bereich von
1. Donau, Inn und Salzach (einschließlich ihrer gestauten Bereiche) und in einem unmittelbar daran anschließenden 200 m breiten Geländestreifen sowie
 2. sonstigen Flüssen und Bächen (einschließlich ihrer gestauten Bereiche), wenn sie in einer Verordnung der Landesregierung angeführt sind, und in einem daran unmittelbar anschließenden 50 m breiten Geländestreifen,

gelten im Grünland die Bewilligungspflichten gemäß § 5 und die Anzeigepflichten gemäß § 6 Abs. 1 Z 3 bis 9. Die Ausnahme von der Anzeigepflicht für das Auf- und Abstellen jeweils eines Verkaufswagens, Mobilheims, Wohnwagens oder sonstigen Fahrzeugs, das für Wohnzwecke eingerichtet ist, in einer Entfernung bis zu 40 m von einem Wohngebäude gilt im Fließgewässeruferschutzbereich nicht.

(2) Im Fließgewässeruferschutzbereich bedürfen überdies folgende Vorhaben außerhalb von geschlossenen Ortschaften oder außerhalb von Gebieten, für die ein rechtswirksamer Bebauungsplan (§ 31 Oö. Raumordnungsgesetz 1994) vorhanden ist, wenn nicht § 9 anzuwenden ist, vor ihrer Ausführung einer Bewilligung der Behörde:

1. der Neu-, Zu- oder Umbau von Gebäuden und sonstigen Bauwerken, sofern es sich nicht um widmungsneutrale Bauwerke gemäß § 37a Oö. Raumordnungsgesetz 1994 handelt - die Bewilligungspflicht entfällt bei Vorhaben, die einer Bewilligung nach der Oö. Bauordnung 1994 bedürfen, wenn die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 5 sinngemäß vorliegen;
2. im Grünland (§ 3 Z 6)
 - a) die Überspannung mit Brücken;
 - b) die Errichtung von Einfriedungen, ausgenommen landesüblichen Weide- und Waldschutzzäunen;
 - c) die Versiegelung des gewachsenen Bodens auf einer Fläche von mehr als 5 m²;
 - d) die Rodung von Ufergehölzen;
 - e) die Aufforstung mit standortfremden Gehölzen;
 - f) die Stabilisierung und Umgestaltung des Gewässerbetts und des Uferbereichs (zB Ausbaggern, Uferverbauungen, Verrohrungen und Ähnliches), ausgenommen Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen an rechtmäßig errichteten künstlichen Gräben, Kanälen und Überfahrten und an sonstigen rechtmäßig errichteten Uferbefestigungen sowie
 - g) die Anbringung von schwimmenden Anlagen.

(3) Unterirdische Leitungsführungen von Kabelleitungen einschließlich von Gewässerquerungen in Form von Unterführungen im grabungslosen Bohr- und Pressverfahren bedürfen außerhalb von Mooren, Sümpfen, Quelllebensräumen, Feuchtwiesen sowie Trocken- und Halbtrockenrasen keiner Bewilligung.

(4) Die Landesregierung kann durch Verordnung für einzelne örtliche Bereiche festlegen, dass

1. die Bewilligungspflicht gemäß § 5,
2. die Anzeigepflicht gemäß § 6,
3. die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 2

für bestimmte Vorhaben nicht gilt, weil solche öffentliche Interessen am Natur- und Landschaftsschutz, die alle anderen Interessen überwiegen, nicht verletzt werden.“

„§ 14

Bewilligungen

(1) Eine Bewilligung gemäß den §§ 5, 9, 10, 11 oder 12 oder die in einer auf Grund einer dieser Bestimmungen erlassenen Verordnung vorgesehen ist, ist zu erteilen,

1. wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wurde, weder den Naturhaushalt oder die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten in einer Weise schädigt noch den Erholungswert der Landschaft in einer Weise beeinträchtigt noch das Landschaftsbild in einer Weise stört, die dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft oder
2. wenn öffentliche oder private Interessen am beantragten Vorhaben das öffentliche Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegen.

Ansonsten ist eine Bewilligung zu versagen.

(2) Eine Bewilligung ist unter Bedingungen, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, wenn dies erforderlich ist, um Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen der im Abs. 1 Z 1 erwähnten Art auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken. In diesem Rahmen kann auch die Vornahme von Rekultivierungsmaßnahmen vorgeschrieben werden.

(3) Sind Vorhaben gemäß § 5 Z 1, 6, 7, 11 (hinsichtlich jener Teilflächen, die nicht wieder rekultiviert werden), 12, 18, 20 oder 21 oder § 9 Abs. 2 Z 2 lit. e und § 10 Abs. 2 Z 2 lit. f mit nachhaltigen, schwerwiegenden Schädigungen und Beeinträchtigungen von wertvollen natürlichen Lebensräumen verbunden und ist trotzdem auf Grund einer Interessenabwägung (Abs. 1 Z 2) eine Bewilligung zu erteilen, sind nach Maßgabe von der Landesregierung durch Verordnung zu erlassender Richtlinien (Abs. 5) und auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens Ausgleichsmaßnahmen vorzuschreiben. (Anm: LGBl.Nr. 35/2014, 54/2019)

(4) Werden durch Vorhaben gemäß § 5 Z 1, 6, 7, 11 (hinsichtlich jener Teilflächen, die nicht wieder rekultiviert werden), 12, 18, 20 oder 21 oder § 9 Abs. 2 Z 2 lit. e und § 10 Abs. 2 Z 2 lit. f Funktionen von Lebensräumen besonders geschützter Pflanzen- und Tierarten nachhaltig geschädigt, und ist trotzdem auf Grund einer Interessenabwägung (Abs. 1 Z 2) eine Bewilligung zu erteilen, können nach Maßgabe von der Landesregierung durch Verordnung zu erlassender Richtlinien (Abs. 5) und auf der Grundlage eines Sachverständigengutachtens Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden. (Anm: LGBl.Nr. 35/2014, 54/2019)

(5) Die Landesregierung hat durch Verordnung Richtlinien für die Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen zu erlassen und dabei insbesondere festzulegen:

1. die wertvollen natürlichen Lebensräume, deren nachhaltige, schwerwiegende Schädigungen und Beeinträchtigungen die Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen gemäß Abs. 3 erfordern,
2. die Lebensräume, deren Funktionen für besonders geschützte Pflanzen- und Tierarten die Vorschreibung von Ausgleichsmaßnahmen gemäß Abs. 4 erfordern können,
3. Kriterien für die Beurteilung von Schädigungen und Beeinträchtigungen als nachhaltig und schwerwiegend,
4. die Grundsätze hinsichtlich Ort, Art, Inhalt und Umfang möglicher Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der Methode für die Berechnung von Ausgleichsmaßnahmen - dabei ist insbesondere auch festzulegen, dass
 - Vorleistungen durch die Bevorratung von Flächen unter näher zu bestimmenden Voraussetzungen anerkannt werden müssen und
 - der Erwerb von Flächen zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen nur soweit vorgeschrieben werden kann, als der dafür zu entrichtende Preis wirtschaftlich vertretbar ist.“

„§ 26

Allgemeiner Schutz von Pflanzen, Pilzen und Tieren

(1) Wildwachsende Pflanzen und Pilze dürfen weder mutwillig beschädigt oder vernichtet noch missbräuchlich oder übermäßig genutzt werden.

(2) Freilebende nicht jagdbare Tiere in allen ihren Entwicklungsformen dürfen nicht ohne besonderen Grund beunruhigt, verfolgt oder vernichtet werden. Weiters ist das Entfernen, Beschädigen oder Zerstören der Brutstätten (Nester oder Laichplätze) dieser Tiere sowie das Zerstören oder Verändern ihres engeren Lebensraumes (Brutplatzes, Einstandes und dgl.) verboten, wenn nicht ein besonderer Grund dafür vorliegt.“

„§ 27

Besonderer Schutz von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten

(1) Wildwachsende Pflanzen und Pilze sowie freilebende nicht jagdbare Tiere können durch Verordnung der Landesregierung besonders geschützt werden, sofern deren Art in der heimischen Landschaft selten vertreten oder in ihrem Bestand gefährdet ist oder sofern deren Erhaltung aus Gründen des Naturhaushaltes im öffentlichen Interesse liegt, wenn nicht sonstige öffentliche Interessen diese Schutzinteressen überwiegen. Entgegenstehende gesetzliche Vorschriften bleiben dadurch unberührt.

(2) In einer Verordnung gemäß Abs. 1 sind unter Bedachtnahme auf die Art. 5 bis 7 und 9 der Vogelschutz-Richtlinie sowie die Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie insbesondere näher zu umschreiben:

1. die vollkommen oder teilweise geschützten Arten;
2. Gebiet und Zeit des Schutzes;
3. Maßnahmen zum Schutz des Nachwuchses oder der Nachzucht geschützter Pflanzen, Pilze oder Tiere;
4. Maßnahmen zum Schutz der engeren Lebensräume geschützter Pflanzen, Pilze oder Tiere.

(3) Dem besonderen Schutz des § 28 Abs. 1 unterliegen jedenfalls alle Pflanzenarten, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie angeführt sind. (Anm: LGBl. Nr. 138/2007)

(4) Dem besonderen Schutz des § 28 Abs. 3 und 4 unterliegen jedenfalls

1. alle freilebenden nicht jagdbaren Vogelarten und
2. alle im Anhang IV der FFH-Richtlinie angeführten nicht jagdbaren Tierarten,

die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union heimisch sind. (Anm: LGBl. Nr. 138/2007)“

**„§ 28
Besondere Schutzbestimmungen**

(1) Die vollkommen geschützten Pflanzen und Pilze dürfen weder ausgegraben oder von ihrem Standort entfernt noch beschädigt oder vernichtet noch in frischem oder getrocknetem Zustand erworben, weitergegeben, befördert, verkauft oder zum Verkauf angeboten werden. Dieser Schutz bezieht sich auf sämtliche Pflanzen- bzw. Pilzteile, wie unterirdische Teile (Wurzeln oder Pilzmyzele), Zweige, Blätter, Blüten, Früchte usw.

(2) Der teilweise Schutz der Pflanzen und Pilze umfasst für unterirdische Teile das Verbot, diese von ihrem Standort zu entnehmen und für oberirdische Teile das Verbot, diese in einer über einen Handstrauß oder über einzelne Zweige, Polster oder Lager hinausgehenden Menge von ihrem Standort zu entfernen.

(3) Die geschützten Tiere in allen ihren Entwicklungsformen dürfen nicht verfolgt, beunruhigt, gefangen, befördert, gehalten oder getötet werden. Der Verkauf, das Halten für den Verkauf und das Anbieten zum Verkauf dieser Tiere ist unabhängig von deren Alter, Zustand oder Entwicklungsform verboten. Dies gilt sinngemäß auch für erkennbare Teile oder aus diesen Tieren gewonnene Erzeugnisse.

(4) Jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten geschützter Tiere ist verboten. (Anm: LGBl. Nr. 54/2019)“

**„§ 29
Ausnahmen von den besonderen Schutzbestimmungen**

(1) Die Behörde kann im Einzelfall - gegebenenfalls zeitlich oder örtlich beschränkt - Ausnahmen von den Verboten gemäß § 28 bewilligen, wenn dies

1. im Interesse der Volksgesundheit oder der öffentlichen Sicherheit,
2. zur Abwendung erheblicher Schäden an land- und forstwirtschaftlichen Kulturen, Viehbeständen, Wäldern, Fischwässern und Gewässern,
3. zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt,
4. zu Zwecken der Wissenschaft und des Unterrichts, der Aufstockung der Bestände, der Wiederansiedlung sowie der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht von Pflanzen, Pilzen oder Tieren oder der künstlichen Vermehrung von Pflanzen,
5. zur selektiven Entnahme oder Haltung bestimmter Pflanzen-, Pilz- und Tierarten in geringen Mengen unter streng überwachten Bedingungen,
6. zur Errichtung von Anlagen oder
7. zu sonstigen Zwecken im überwiegenden öffentlichen Interesse

erforderlich ist, sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Pflanzen-, Pilz- oder Tierarten aufrechterhalten wird. (Anm: LGBl. Nr. 24/2004, 35/2014)

(1a) Abs. 1 Z 6 und 7 findet auf besonders geschützte Vogelarten nur insofern Anwendung, als dafür allenfalls eine vorübergehende Beunruhigung erlaubt werden darf. (Anm: LGBl.Nr. 35/2014)

(2) Die Landesregierung kann durch Verordnung nähere Bestimmungen für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen gemäß Abs. 1 für alle oder bestimmte besonders geschützte Pflanzen, Pilze und Tiere erlassen. In einer solchen Verordnung ist insbesondere zu bestimmen, welche Arten und Mittel des Fangens oder Tötens jedenfalls verboten und welche Bedingungen, Befristungen oder Auflagen bei der Erteilung einer Ausnahmegewilligung vorzuschreiben sind.

(3) Keiner gesonderten Bewilligung gemäß Abs. 1 bedürfen Maßnahmen, die Gegenstand behördlicher Vorschriften, Bewilligungen oder wirksamer Anzeigen nach diesem Landesgesetz sind.“

Eine Bewilligung gemäß § 5 Oö. NSchG 2001 ist gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 Oö. NSchG 2001 zu erteilen, wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wurde, weder den Naturhaushalt oder die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten in einer Weise schädigt, noch den Erholungswert der Landschaft in einer Weise beeinträchtigt, noch das Landschaftsbild in einer Weise stört, die dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft.

Was die Bestimmungen nach § 29 und § 28 Abs. 3 und 4 Oö. NSchG 2001 betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 29 Abs. 3 Oö. NSchG Maßnahmen, die Gegenstand behördlicher Vorschriften, Bewilligungen oder wirksamer Anzeigen nach diesem Landesgesetz sind, keiner gesonderten Bewilligung (Ausnahmebewilligung) gemäß § 29 Abs. 1 Oö. NSchG bedürfen.

§ 10 Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetz sieht hinsichtlich Neuaufforstungen, die nicht mehr als zwei Hektar in Anspruch nehmen, eine Anzeige an den Bürgermeister der Gemeinde, in deren Gebiet die Grundfläche gelegen ist, vor. Die Maßnahme ist gemäß § 10 Abs. 3 Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetz vom Bürgermeister innerhalb von acht Wochen nach Einlangen der Anzeige mit Bescheid zu untersagen, wenn sie im Widerspruch zu Raumordnungszielen oder -grundsätzen des § 2 des Oö. Raumordnungsgesetzes 1994 oder § 11 Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetz steht.

Daneben müssen im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die besonderen Genehmigungskriterien nach § 24f UVP-G 2000 erfüllt sein, wobei gemäß § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 § 24f Abs. 1 bis 5, 13 und 14 UVP-G 2000 nur soweit anzuwenden sind, als dies für den jeweiligen Wirkungsbereich der Behörde maßgeblich ist.

Es ist demnach im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, in welchem neben den Bestimmungen des UVP-G 2000 lediglich landesrechtliche Vorschriften zur Anwendung gelangen, nicht das „volle Prüfungsprogramm“ im Sinne einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen, sondern es reicht durchaus aus, die landesrechtlichen Genehmigungskriterien und die damit sachlich im Zusammenhang stehenden Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 zu prüfen.

Es ist nicht Sache der Naturschutzbehörde, sich im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren mit erheblichen Belastungen der Umwelt beziehungsweise mit den „klassischen nachbarschaftsrechtlichen Immissionen“ auseinander zu setzen, welche nicht in den Wirkungsbereich der Naturschutzbehörde fallen (vgl. dazu die entsprechenden Ausführungen auf S. 140 f. im Rundschreiben zum UVP-G 2000 des (ehemaligen) BMLFUW vom 10.07.2015, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0052-I/1/2015).

Die belangte Behörde ist im angefochtenen Bescheid zu dem Ergebnis gekommen, dass sowohl die Genehmigungskriterien nach den landesrechtlichen Vorschriften, als auch die speziellen Genehmigungskriterien nach § 24f Abs. 1 UVP G 2000 erfüllt sind. Im Hinblick auf die Bestimmung des § 24f Abs. 1 ist festzuhalten, dass dem zufolge jedenfalls das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 erfüllt ist. Darüber hinaus hat die Gesamtbetrachtung, welche im Rahmen des UVP-Verfahrens erfolgt ist, keine Gründe

zutage gefördert, welche geeignet wären, an der Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens Zweifel aufkommen zu lassen.

Um die Genehmigungsfähigkeit nach den materienrechtlichen Bestimmungen zu gewährleisten, wurde von der Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der in der naturschutzrechtlichen Einreichung bereits vorgesehenen Maßnahmen eine Anpassung der im UVP-Verfahren bereits vorgesehenen ökologischen Maßnahmen vorgenommen.

Damit entspricht die belangte Behörde ihrer Verpflichtung, die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Zu den Auflagen ist weiters festzuhalten, dass solche nach § 14 Abs. 2 Oö. NSchG 2001 vorzuschreiben sind, wenn diese erforderlich sind, um Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen der im § 14 Abs. 1 Z 1 Oö. NSchG 2001 erwähnten Art auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken. In diesem Sinn wurden die im Behördenverfahren von den Sachverständigen formulierten Forderungen als Auflagen in den angefochtenen Bescheid aufgenommen, um das in den Genehmigungskriterien festgeschriebene Schutzniveau zu gewährleisten.

Im Beschwerdeverfahren wurde vom Sachverständigen für Raum- Stadtplanung/Landschaft ein weiterer Auflagenvorschlag gemacht, der zur Abänderung der Auflage 111. (Auflage 106q* des UVP-Detailgenehmigungsbescheides der BMK vom 06.10.2021, GZ. 2021-0.673.324) und zur neuen Auflage 112. der gegenständlichen Entscheidung geführt hat.

Die §§ 26 ff. des Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetzes 2001 regeln den allgemeinen Schutz von Pflanzen-, Pilzen und Tieren (§ 26), den besonderen Schutz von Pflanzen-, Pilzen und Tierarten (§ 27), definieren weiters besondere Schutzbestimmungen (§ 28) und regeln Ausnahmen von den besonderen Schutzbestimmungen (§ 29).

Weiters waren die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach der FFH-RL und der VS-RL zu beachten, die durch die §§ 27 – 29 Oö. NSchG 2001 und die Verordnung der Oö. Landesregierung über den Schutz wildwachsender Pflanzen und Pilze sowie freilebender Tiere (Oö. Artenschutzverordnung), LGBl.Nr. 73/2003 umgesetzt wurden (zur Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben in Oberösterreich vgl. *Kraemmer/Onz*, HB Österreichisches Naturschutzrecht Rz 713 ff.).

Richtlinien sind durch die in den Mitgliedsstaaten jeweils zur Rechtsetzung berufenen Organe – innerhalb der in der Richtlinie festgelegten Frist – derart in nationales Recht umzusetzen, dass die in der Richtlinie normierten Ziele erreicht werden. Für die Länder ordnet Art 23d Abs 5 B-VG ausdrücklich eine „Umsetzungsverpflichtung“ an, indem diese „verpflichtet (sind), Maßnahmen zu treffen, die in ihrem selbständigen Wirkungsbereich zur Durchführung von

Rechtsakten im Rahmen der europäischen Integration erforderlich werden“. Die Wahl der zur Umsetzung erforderlichen Form und der Mittel wird den Mitgliedsstaaten überlassen (*Vcelouch in Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 288 AEUV (Stand 1.11.2017, rdb.at) Rz 35 f.40).

Der EuGH bejaht eine unmittelbare Wirksamkeit von Richtlinien, wenn der Mitgliedsstaat bei der Umsetzung säumig ist, die Richtlinie „self executing“ – dh inhaltlich unbedingt und hinreichend genau – ist, und den Einzelnen begünstigt. Selbst bei Vorliegen der vom EuGH für die unmittelbare Wirksamkeit entwickelten Voraussetzungen können Richtlinien lediglich „vertikale Wirkung“, nicht jedoch „horizontale Wirkung“ entfalten (*Vcelouch in Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 288 AEUV (Stand 1.11.2017, rdb.at) Rz 69.72; EuGH 05.04.2979, Rs 148/78, Tullio Ratti).

Die Verpflichtung mitgliedstaatlicher Behörden zur unmittelbaren Anwendung nicht umgesetzter Richtlinien kann nach Auffassung des EuGH aber auch dann zum Tragen kommen, wenn die Richtlinie keine subjektiven individuellen Rechte begründet („objektive Wirkung“ bzw „objektive Direktwirkung“). Dies soll insb dann gelten, wenn mitgliedstaatliche Verwaltungen – wie etwa im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung – durch Richtlinien bestimmte Verpflichtungen auferlegt bekommen. Diese objektive Wirkung unmittelbar wirksamen Richtlinienrechts kann unter bestimmten Voraussetzungen – etwa im Mehrparteienverfahren – dazu führen, dass Private durch die unmittelbare Anwendung einer Richtlinie begünstigt und andere wiederum belastet werden. Derartige „Reflexwirkungen“ auf andere Privatpersonen können somit eine „Quasi-Wirksamkeit“ nicht bzw fehlerhaft umgesetzter Richtlinien inter privatos bewirken (*Vcelouch in Jaeger/Stöger* (Hrsg), EUV/AEUV Art 288 AEUV (Stand 1.11.2017, rdb.at) Rz 73).

Die VS-RL wurde durch die oben genannten Bestimmungen in österreichisches Recht umgesetzt (zur Umsetzung der VS-RL vgl. z.B. auch *N. Raschauer/Stangl in Ennöckl/N. Raschauer/Wessely* (Hrsg), HB Umweltrecht³ (2019) 142). Österreich ist mit der Umsetzung der VS-RL nicht säumig; ein wie immer geartetes Umsetzungsdefizit der VS-RL ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht ersichtlich. Eine unmittelbare Wirksamkeit der VS-RL kommt somit mangels des Vorliegens der dafür nötigen Voraussetzungen nicht in Frage.

Wie der Privatsachverständige rechtlich richtig ausführt, sind im UVP-Verfahren „auch immer die jeweils relevanten Materiengesetze (in diesem Fall das Oberösterreichische Naturschutzgesetz, das die einschlägigen Artenschutzbestimmungen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie in nationales Recht umgesetzt hat) anzuwenden“ („Gutachterliche Stellungnahme zum Sachverständigengutachten v. 17.01.2023 im Rahmen des Beschwerdeverfahren vor dem BVwG“ vom 27.02.2023, S. 22). Diesen Materiengesetzen ist,

wie bereits ausgeführt wurde und wie der Privatsachverständige hier zutreffend auch nicht behauptet, ein Umsetzungsdefizit in keiner Weise zu entnehmen.

Gleichwohl hat sich der Sachverständige für Naturschutz auch mit den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach der FFH-RL und der VS-RL auseinandergesetzt.

Art. 12 FFH-RL und Art. 5 VS-RL lauten:

Art. 12 FFH-RL:

„Artenschutz

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen; dieses verbietet: a) alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten; b) jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten; c) jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur; d) jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

(2) Für diese Arten verbieten die Mitgliedstaaten Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren; vor Beginn der Anwendbarkeit dieser Richtlinie rechtmäßig entnommene Exemplare sind hiervon ausgenommen.

(3) Die Verbote nach Absatz 1 Buchstaben a) und b) sowie nach Absatz 2 gelten für alle Lebensstadien der Tiere im Sinne dieses Artikels.

(4) Die Mitgliedstaaten führen ein System zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Fangs oder Tötens der in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten ein. Anhand der gesammelten Informationen leiten die Mitgliedstaaten diejenigen weiteren Untersuchungs- oder Erhaltungsmaßnahmen ein, die erforderlich sind, um sicherzustellen, daß der unbeabsichtigte Fang oder das unbeabsichtigte Töten keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die betreffenden Arten haben.“

Art. 5 VS-RL:

„Artikel 5

Unbeschadet der Artikel 7 und 9 erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten, insbesondere das Verbot

- a) des absichtlichen Tötens oder Fangens, ungeachtet der angewandten Methode;
- b) der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern;

- c) des Sammelns der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier, auch in leerem Zustand;
- d) ihres absichtlichen Störens, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt;
- e) des Haltens von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.“

Das Tötungsverbot (Art. 12 Abs. 1 lit. a FFH-RL bzw. Art. 5 lit. a VS-RL) verbietet die Tötung einzelner Individuen bzw. das In-Kaufnehmen der Tötung. Der Tatbestand gilt dann als erfüllt, wenn sich das Risiko der Tötung einzelner Exemplare durch das Vorhaben deutlich, dh. signifikant erhöht.

Das Störungsverbot (Art. 12 Abs. 1 lit. b FFH-RL bzw. Art. 5 lit. d VS-RL) verbietet jede absichtliche Störung geschützter Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht und Wanderungszeiten und ist - im Gegensatz zum Tötungstatbestand – populationsbezogen zu sehen. Der Störungstatbestand gilt als erfüllt, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Das Verbot der Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bzw. Nestern (Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-RL bzw. Art. 5 lit. d VS-RL) umfasst jegliche Beschädigung oder Zerstörung von für die Fortpflanzung bzw. Ruhe notwendigen Stätten. Die Erfüllung dieses Tatbestandes ist, wie der Sachverständige für Naturschutz festgehalten hat, beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben nur während der Bauphase möglich (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 128).

Der Sachverständige für Naturschutz hat aufgrund des Beschwerdevorbringens eine nochmalige Prüfung des Vorhabens (auch) anhand der in Art. 12 FFH-RL und Art. 5 VS-RL verankerten Verbotstatbestände vorgenommen und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass in der Vorhabenseinreichung und im Gutachten Naturschutz im Behördenverfahren sämtliche festgestellten geschützten Arten behandelt wurden und bei Berücksichtigung der im Vorhaben vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und der im Gutachten Naturschutz präzisierten Maßnahmen (zB. Bauzeitbeschränkungen) sowie der für die Zauneidechse bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgesehenen CEF-Maßnahme keine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegt (Gutachterliche Stellungnahmen vom 17.01.2023, S. 128; Beilage 21 zum Protokoll der mündlichen Beschwerdeverhandlung (Präsentation Dipl.-Ing. Oliver RATHSCHÜLER), S. 3).

Dem Hinweis des Privatgutachters, dass in einem ersten Schritt zu klären sei, *„bei welchen geschützten Arten aufgrund der Vorhabenswirkungen der Tötungstatbestand bzw. auch die anderen Verbotstatbestände erfüllt werden könnten“* („Gutachterliche Stellungnahme zum Sachverständigengutachten v. 17.01.2023 im Rahmen des Beschwerdeverfahren vor dem BVwG“ vom 27.02.2023, S. 22), wurde somit durch die nochmaligen überzeugenden

Ausführungen des Sachverständigen für Naturschutz, dass sämtliche festgestellten geschützten Arten – 49 Vogelarten – im Projektraum ausreichend beurteilt seien (siehe Verhandlungsschrift S. 96), für das Bundesverwaltungsgericht schlüssig, nachvollziehbar und vollständig Rechnung getragen. Mithin folgt rechtlich, dass keine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegt.

Wenn die bP vorbringen, dass die belangte Behörde auf das von ihnen vorgelegte Privatgutachten des Dipl.-Ing. UNGLAUB nicht ausreichend eingegangen sei, ist darauf zu verweisen, dass Gutachten der freien Beweiswürdigung unterliegen und ihr Beweiswert an deren Schlüssigkeit und Aussagekraft zu messen ist (vgl. VwGH 24.4.1990, 89/07/0172; *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 45 Rz 11).

In diesem Sinne hat sich die belangte Behörde mit den Gutachten auseinandergesetzt und sie auf Nachvollziehbarkeit, Schlüssigkeit und Aussagekraft geprüft (siehe angefochtener Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, AUWR-2018-492323/197-St, S 10 f.). Als Reaktion auf das von den bP vorgelegte Gutachten von UNGLAUB hat die belangte Behörde von den Sachverständigen ergänzende Stellungnahmen eingefordert, die der angefochtenen Entscheidung zugrundegelegt wurden.

Es zeigt sich daher, dass die belangte Behörde die inhaltlichen Vorbringen der bP zu den Sachverständigengutachten, soweit diese Vorbringen auf entsprechender fachlicher Ebene erfolgten, entsprechend gewürdigt hat. Im angefochtenen Bescheid hielt die belangte Behörde zu gutachterlichen Ausführungen von Dipl.-Ing. UNGLAUB fest (angefochtener Bescheid, S. 38 ff.):

„Aus den bereits weiter oben unter Punkt 7.1.1. ausgeführten Gründen folgt die Behörde auch in diesem Zusammenhang der Argumentation der von ihr bestellten Sachverständigen. Das Privatgutachten von Herrn Dipl.-Ing. Robert UNGLAUB bzw. das von diesem getätigte Vorbringen wurde den im Verfahren durch die Behörde beigezogenen Gutachtern, zur jeweiligen Stellungnahme vorgelegt. Die behördlichen Gutachter halten in den Stellungnahmen ihre bereits im Rahmen der vorliegenden Gutachten getroffenen Aussagen sowohl argumentativ als auch im Ergebnis aufrecht. Da die Stellungnahmen sowohl dem Grunde nach als auch im Detail schlüssig und nachvollziehbar sind, ließen sich die Ausführungen des Privatgutachters für die Behörde als nicht stichhaltig erkennen.

So wurde insbesondere – wie dies der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz, Fachbereich Ökologie, aufzeigt – im Zusammenhang mit dem Themenkreis „Zugfrequenzen/Vogelschlagrisiko“ mehrfach die Bestandssituation an Zugbewegungen mit den Zugfrequenzen bei Projektsrealisierung im Prognosejahr 2025 verglichen.

Dies übersieht jedoch, dass auch im Fall der so genannten Nullvariante, also im Fall des Unterbleibens des antragsgegenständlichen Vorhabens mit einer Steigerung der

Zugbewegungen zu rechnen ist. Somit muss für einen Vergleich die Prognosesituation der Nullvariante im jeweiligen Prognosejahr mit der Prognosesituation im Prognosejahr bei Projektsrealisierung herangezogen werden.

Die vom Privatgutachter gewählte Betrachtungsweise lässt daher nicht nur die Differenz zwischen Nullvariante und Projektvariante größer erscheinen als sie im jeweiligen Prognosejahr tatsächlich zu erwarten ist, sondern widerspricht diese Vorgehensweise auch den in umwelt- und anlagenrechtlichen Verfahren, insbesondere in UVP-Verfahren anzulegenden Kriterien (vgl. zudem etwa Schmelz/Schwarzer UPV-G-ON1.00 § 6 UVP-G RZ 44).

Was das vom Privatgutachter im Zusammenhang mit den Bemängelungen angeblich fehlender Visualisierungen etc. ins Treffen geführten VwGH-Erkenntnis vom 26. Juni 2014, 2011/10/0151, betrifft, muss festgehalten werden, dass sich diese Entscheidung auf eine heute in Oberösterreich nicht mehr geltende Rechtslage bezieht. Weder existiert heute noch der seinerzeit als „Konsensgrundlage“ herangezogene § 9 Oö. NSchG 2001 in der damaligen Form, noch besteht die Legaldefinition des § 3 Z 2 Oö. NSchG 2001 überhaupt mehr.

Mit LGBl. 54/2019 wurde der Natur- und Landschaftsschutz im Bereich von Seen als auch sonstiger Gewässer (§ 9 und § 10 Oö. NSchG 2001) völlig neu geregelt.

Während nach der früheren Rechtslage bereits jeder Eingriff (und zwar im Sinne der Legaldefinition des vormaligen § 3 Abs. 2 Oö. NSchG 2001) grundsätzlich verboten war und für seine Zulässigkeit der in den §§ 9 und 10 geregelten behördlichen Feststellung bedurfte, wurde mit der zuvor genannten Novelle nicht nur die Legaldefinition des § 3 Abs. 2 Oö. NSchG 2001 aufgehoben, sondern auch die Kriterien der Zulässigkeit von bestimmten Maßnahmen im Schutzbereich von Gewässern neu definiert. Insbesondere wurden die Bewilligungspflichten gemäß § 5, als auch einzelne Anzeigepflichten nach § 6 Oö. NSchG 2001 auch im „Gewässerschutzbereich“ als anwendbar erklärt. Zudem wurde auch der, die allgemeinen Genehmigungskriterien des Oö. NSchG 2001 beinhaltende § 14 neu gefasst und seine Genehmigungskriterien auch auf die Fälle der §§ 9 und 10 Oö. NSchG 2001 für anwendbar erklärt.

Demnach gilt heute für sämtliche naturschutzrechtlichen Tatbestände das Kriterium der Störung des Landschaftsbildes.

Dass damit eine nicht unwesentliche Änderung bei der Beurteilung von Sachverhalten eingetreten ist, ist wohl daraus ersichtlich, als dem Begriff Störung schon nach dem allgemeinen Verständnis doch eine erheblich größere Einwirkungsintensität zukommt, als einem (bloßen) Eingriff.

Unabhängig von der Frage, wie weit und ob überhaupt der Privatgutachter mit seiner geübten Kritik im gegenständlichen Fall Belange des „Gewässerschutzes“ anspricht, zumal dem historischen Fall des VwGH ein Verfahren nach dem früheren § 9 Oö. NSchG 2001 zugrunde lag, ist festzuhalten, dass er damit heute nicht mehr anzuwendende Kriterien ins Treffen führt.

Daher vermag der Privatgutachter die Schlussfolgerungen des von der Behörde bestellten nicht amtlichen Sachverständigen im konkreten Zusammenhang nicht zu

widerlegen, noch ist sein Vorbringen – insbesondere im Zusammenhang mit den übrigen vorherigen Ausführungen – angetan, die Behörde darin zu erschüttern, im Rahmen ihrer Entscheidung den Argumentationen der von ihr bestellten nicht amtlichen Sachverständigen zu folgen.

Da das durch den Privatgutachter getätigte Vorbringen – den behördlichen Sachverständigen folgend – im Wesentlichen nur Argumente, die bereits zuvor vorgebracht wurden wiederholt bzw. neue Argumente nicht beinhaltet, war eine Wahrung des Parteiengehörs nicht erforderlich."

Es zeigt sich, dass die belangte Behörde - entgegen der Ansicht der bP - eine den oben dargestellten Grundsätzen entsprechende, kritische Beweiswürdigung durchgeführt hat und dabei zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Ausführungen des Privatgutachters Dipl.-Ing. UNGLAUB die von der belangten Behörde eingeholten Gutachten nicht zu entkräften vermochten.

Soweit die bP geltendmachen, das Ergebnis der Befassung der Sachverständigen mit dem zuletzt vorgelegten Privatgutachten Dipl.-Ing. UNGLAUB sei vor der angefochtenen Entscheidung der Oberösterreichischen Landesregierung keinem (weiteren) Parteiengehör mehr unterzogen worden, und sie seien dadurch in ihrem Recht auf Parteiengehör verletzt worden, ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu verweisen, wonach eine im erstinstanzlichen Verfahren unterlaufene Verletzung des Parteiengehörs jedenfalls dadurch saniert wird, dass die Partei die Möglichkeit hat, in ihrer Beschwerde und sodann im Zuge des Beschwerdeverfahrens ihren Rechtsstandpunkt darzulegen und sohin an der Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes mitzuwirken (vgl. VwGH 28.05.1993, 92/17/0248; VwGH 30.01.1991, 90/01/0225; so auch schon VwGH 20.11.1967, 0907/67). Dies ist gegenständlich der Fall, da der angefochtene Bescheid die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens vollständig wiedergibt (zu diesem Erfordernis für die Heilung einer im erstinstanzlichen Verfahren erfolgten Verletzung des Parteiengehörs im Beschwerdeverfahren vgl. etwa VwGH 29.01.2015, Ra 2014/07/0102).

Wenn die bP weiters vorbringen, dass die belangte Behörde entgegen den gutachterlichen Ausführungen von Dipl.-Ing. UNGLAUB keine weiteren Visualisierungen angeordnet habe und auch nicht dargelegt habe, warum die von UNGLAUB geforderten weiteren Visualisierungen nicht erforderlich sein sollten, ist erneut darauf hinzuweisen, dass die belangte Behörde auch diesen Aspekt in der oben zitierten Passage des angefochtenen Bescheides insofern behandelt hat, als sie darauf verweist, dass die Forderung des Privatgutachters nach zusätzlichen Visualisierungen auf einer nicht mehr geltenden Rechtslage beruhen.

Schließlich monieren die bP noch, dass die belangte Behörde nur mangelhaft auf die nach Ansicht der bP unzureichenden Ausgleichsmaßnahmen und auf die vom Privatgutachter Dipl.-Ing. UNGLAUB in Bezug auf das „Vogelschlagrisiko“ vorgenommene Gegenüberstellung von

Ist-Zustand und Projektrealisierung eingegangen sei. Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auch auf diese Aspekte eingegangen ist (vgl. Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, AUWR-2018-492323/197-St, S. 22 [zu den Bemängelungen im Zusammenhang mit quantitativen und qualitativen Anforderungen an ökologische Ausgleichsflächen], S. 39 [zu den Bemängelungen angeblich fehlender Visualisierungen etc. sowie zum Vogelschlagrisiko] und S. 18 [zum Ausreichen der vorgesehenen Visualisierungen]).

Dass der von den bP kritisierte „hohe Flächenbedarf für Versickerungs- und Rückhaltebecken“ zur Zielerreichung notwendig ist und die Versickerungs- und Rückhaltebecken (insbesondere der von den bP insgesamt kritisierte Retentionsraum Breitbrunn) korrekt dimensioniert wurden, ergibt sich aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Wasserbau und Oberflächenwässer im Beschwerdeverfahren, sodass auch die diesbezüglichen, auf das von den bP vorgelegte Privatgutachten Dipl.-Ing. UNGLAUB gestützten Ausführungen der bP ins Leere gehen.

Zu den Vorbringen der bP „*Zum Thema Jagd und Wildökologie*“ unter Vorlage gutachterlicher Stellungnahmen, das beschwerdegegenständliche Vorhaben sei (auch) aus jagdlicher und wildökologischer Sicht im Detail nicht umweltverträglich sowie vor allem auch naturschutzfachlich und damit verbunden naturschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig, ist wie folgt auszuführen:

Wenn die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid ausführt, dass „*in diesem Zusammenhang zwar landesrechtliche Materien vorliegen*“, „*die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ... jedoch keine Genehmigungs- oder Bewilligungstatbestände vor*“sehen, „*sodass die Wahrung allfälliger Schutzinteressen nicht im Rahmen eines behördlichen Bewilligungsverfahrens zu erfolgen hat*“ (vgl. angefochtener Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 19.10.2021, AUWR-2018-492323/197-St, S. 19), so ist dies nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht zutreffend. Gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 hat auch die nach § 24 Abs. 3 zuständige Landesregierung die zusätzlichen Genehmigungskriterien der Abs. 1 bis 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. Der Wirkungsbereich bestimmt sich nach den Schutzgütern, die von einer anwendbaren Verwaltungsvorschrift erfasst sind, unabhängig davon, ob Bewilligungsvorbehalte für einzelne Maßnahmen bestehen (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G, Rz 7 zu § 24f mwN; weiters VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026: Die in § 24h Abs. 1 aufgestellten Genehmigungskriterien sind auch für die in der Zuständigkeit der Länder verbliebenen Bewilligungsverfahren relevant, sämtliche Ergebnisse der UVP sind umzusetzen und es hat eine vollständige Beurteilung der Auswirkungen durch die verschiedenen Genehmigungsverfahren zu erfolgen). Da es sich bei jagdlichen und wildökologischen Fragestellungen um Landesmaterien (Jagdrecht und

Naturschutzrecht) handelt, hatte die Behörde, auch soweit es dafür keine materiengesetzlichen Bewilligungstatbestände gibt, jedenfalls § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b anzuwenden, wonach eine bleibende Schädigung des Tierbestandes zu vermeiden ist. Mit dieser Auslegung wird auch dem Berücksichtigungsgebot des Art. 8 UVP-RL entsprochen.

Diesbezüglich wurde jedoch ohnehin bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgesorgt, wo die aus Sicht des Fachgebietes Wald- und Wildökologie erforderlichen Auflagen vorgeschrieben wurden (vgl. die Auflagen 24. bis 28. sowie 182. der gegenständlichen Entscheidung). Die im Behördenverfahren vor der Oberösterreichischen Landesregierung vorgelegte Wildökologische Stellungnahme des Mag. Christopher BÖCK vom 22.06.2017 und die mit 25.03.2015 datierte „Jagdfachliche und Wildökologische Stellungnahme“ des Mag. Christopher BÖCK und des Ing. Peter KRAUSHOFER zum Dokument LIMA-UV-1010BO-00-0002-F00 wurden bereits im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgelegt, wo eine sachverständige Auseinandersetzung damit stattgefunden hat (zur Stellungnahme vom 25.03.2015 vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten Fragenbereich 4 – Einwendung D31 [Band 3] S. 42 f.; vgl. auch die Bezugnahme im Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, S. 293; zu der nach Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens eingebrachten ergänzenden wildökologische Stellungnahme von Mag. Christopher BÖCK vom 22.06.2017 vgl. Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, S. 293; siehe auch die ausführliche Diskussion mit dem Sachverständigen für Forstwesen einschl. Wald- und Wildökologie in der von 29.07.2019 bis 01.08.2019 durchgeführten mündlichen Beschwerdeverhandlung im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren, dokumentiert in der dort aufgenommenen Verhandlungsschrift, S. 61 ff.). Die von bP vertretene Meinung, mit den abermals vorgelegten Stellungnahmen vom 24.03.2015 und 22.06.2017 werde *„nachgewiesen, dass das gegenständliche Vorhaben (auch) aus jagdlicher und wildökologischer Sicht im Detail nicht umweltverträglich sowie vor allem auch naturschutzfachlich und damit verbunden naturschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig“* sei, trifft nicht zu. Jagdlich oder wildökologisch bedeutsame Abweichungen des Detailvorhabens gegenüber dem der UVP-Grundsatzgenehmigung zugrundeliegenden Projekt oder sonstige Gesichtspunkte, die zu einer gegenüber der rechtskräftigen UVP-Grundsatzgenehmigung geänderten Beurteilung führen könnten, wurden von den bP nicht aufgezeigt und sind auch sonst im gesamten Verfahren nicht hervorgekommen.

Wenn die bP schließlich auch noch vorbringen, dass die belangte Behörde im Zuge der Interessenabwägung gemäß § 14 Abs. 1 Z 2 Oö. NSchG 2001 verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen gehabt hätte und es sich daher im angefochtenen Bescheid *„zu einfach gemacht“* habe, indem sie *„vermeint“* habe: *„Zu den Ausführungen zum Thema Verkehr, zur Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung (EisBBV) als auch zum Thema Lärm ist festzuhalten,*

dass es sich dabei zwar um umweltrelevante Themen handelt, die Zuständigkeit zur Beachtung liegt jedoch im Bereich der UVP-Behörde (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000).“ (angefochtener Bescheid S. 19), ist dazu auf folgende rechtliche Gegebenheiten hinzuweisen:

§ 14 Abs. 1 Oö. NSchG 2001 lautet:

**„§ 14
Bewilligungen**

(1) Eine Bewilligung gemäß den §§ 5, 9, 10, 11 oder 12 oder die in einer auf Grund einer dieser Bestimmungen erlassenen Verordnung vorgesehen ist, ist zu erteilen,

1. wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wurde, weder den Naturhaushalt oder die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten in einer Weise schädigt noch den Erholungswert der Landschaft in einer Weise beeinträchtigt noch das Landschaftsbild in einer Weise stört, die dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft oder
2. wenn öffentliche oder private Interessen am beantragten Vorhaben das öffentliche Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegen.

Ansonsten ist eine Bewilligung zu versagen.“

Gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 Oö. NSchG 2001 hat die Behörde vorerst zu prüfen, ob das jeweilige Vorhaben dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft. Nur dann, wenn dies der Fall ist und die Prüfung gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 Oö. NSchG 2001 zu einem negativen Ergebnis führt, d. h. wenn das Vorhaben aus dem Blickwinkel des Natur- und Landschaftsschutzes nicht genehmigungsfähig wäre, ist nach § 14 Abs. 1 Z 2 Oö. NSchG 2001 zu prüfen, ob außerhalb des Natur- und Landschaftsschutzes gelegene öffentliche oder private Interessen, die für die Projektverwirklichung sprechen, das öffentliche Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegen, sodass ausnahmsweise ein Vorhaben, das mit dem des Natur- und Landschaftsschutz erheblich konfliktiert, für zulässig erklärt werden kann.

Was die bP in diesem Zusammenhang geflissentlich übersehen, ist die Tatsache, dass das Vorhaben nach den im Behördenverfahren eingeholten schlüssigen Sachverständigengutachten bei Umsetzung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Einhaltung der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen im Einklang mit den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes steht, sodass eine Interessenabwägung gemäß § 14 Abs. 1 Z 2. Oö. NSchG 2001 überhaupt nicht durchzuführen war. Der Vorwurf der bP, die belangte Behörde habe in der (gegenständlich nicht durchzuführenden) Interessenabwägung gemäß § 14 Abs. 1 Z 2. Oö. NSchG 2001 die verkehrlichen Entwicklungen nicht hinreichend berücksichtigt und habe es sich diesbezüglich „zu einfach gemacht“, geht daher ins Leere.

3.13 Ergebnis:

Zusammenfassend ist auszuführen, dass das Detailprojekt den Vorgaben der UVP-Grundsatzgenehmigung entspricht und dass auch in den Bereichen, die in der UVP-

Grundsatzgenehmigung dem UVP-Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten wurden, bei Beachtung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Befolgung der in den angefochtenen Bescheiden und in der gegenständlichen Beschwerdeentscheidung vorgeschriebenen Nebenbestimmungen keine Genehmigungshindernisse bestehen. Den Beschwerden war durch die Vorschreibung neuer Auflagen bzw. auf Abänderung von Auflagen teilweise stattzugeben, im Übrigen waren die Beschwerden und sonstigen Anträge als unbegründet abzuweisen.

3.14 Zu B) Unzulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Wurde eine im Einzelfall vorzunehmende Interessenabwägung, wie sie das Bundesverwaltungsgericht durchgeführt hat, auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze vorgenommen, so ist eine solche einzelfallbezogene Beurteilung im Allgemeinen nicht revisibel (vgl. VwGH 24.02.2015, Ro 2014/05/0097).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. außerordentliche Revision an

den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltpflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,-- zu entrichten.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W248, am 19.06.2023

Dr. NEUBAUER
(Richter)