

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)  
[e2@bmk.gv.at](mailto:e2@bmk.gv.at)

**Mag. Simon Ebner-Bachmann**  
Sachbearbeiter

[SIMON.EBNER-BACHMANN@BMK.GV.AT](mailto:SIMON.EBNER-BACHMANN@BMK.GV.AT)  
+43 1 71162 652221  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2023-0.900.780

Wien, 13. Juni 2024

## ÖBB-Strecken:

- 101.02 Knoten Rohr - Salzburg Hbf
- 130.01 Knoten Wagram-Pottenbrunn - Linz Hbf
- 221.01 (Summeraubahn) Linz-Kleinmünchen - Linz Vbf-Durchfahrtsgruppe

**Vorhaben „Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Durchbindung 4-gl. Westbahn Mittellage“  
km 183,100 bis km 187,639**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren von  
Projektänderungen gemäß § 24g UVP-G 2000**

### **1. Änderungseinreichung 2023; Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000**

## **Bescheid**

---

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. April 2023, ho eingelangt am 26. April 2023, betreffend die Änderung des rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheides vom 26. Jänner 2022, GZ 2021-0.735.094, wie folgt:

## **Spruch**

- I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 unter Mitanderwendung des Eisenbahngesetzes 1957**
- I.1. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000**
- I.1.1.** Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für folgende mit Antrag vom 17. April 2023 eingereichten Ände-

rungen des Hochleistungsstreckenvorhabens „Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Durchbindung 4-gl. Westbahn Mittellage“, km 183,135 bis km 187,639, 1. Änderungseinreichung“ unter den in Spruchpunkt IV. angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

**I.1.2.** Die 1. Änderungsgenehmigung sieht gegenüber den bisherigen Genehmigungen im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

- Umbau des Abrollbergs und der Reihungsgruppe des Linzer Verschiebebahnhofs Ost (ca Bahn-km 183,100 bis Bahn-km 184,500);
- Errichtung eines Hauptkabelweges entlang des gesamten Projektgebiets vom ESTW Linz Vbf bis zum TG 6 (ca Bahn-km 183,420 bis Bahn-km 187,107);
- Einbau neuer Weichen auf der Strecke 101 02, bei ca Bahn-km 184,900;
- Errichtung einer Stützmauer ca bei Bahn-km 185,525 bis Bahn-km 185,724;
- Errichtung der Haltestelle Linz Franckviertel im Bereich der Querung der Lastenstraße im Abschnitt von ca Bahn-km 186,900 bis 187,100;
- Aufrollung Fehl-km ca bei Bahn-km 186,700;
- Errichtung eines Technikgebäudes bei ca Bahn-km 184,740 und
- Neusituierung des Schaltgerüsts ca bei Bahn-km 186,358, um Platz für die Unterführung Lastenstraße zu schaffen.

**I.1.3.** Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der in Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen.

**I.1.4.** Die mit Bescheid vom 26. Jänner 2022, GZ 2021-0.735.094, vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bleiben, sofern sie nicht durch die gegenständliche Genehmigung abgeändert werden, in Geltung.

## **I.2. Mitbewendung des Eisenbahngesetzes 1957**

**I.2.1.** Die Genehmigung umfasst die Errichtung oder Abänderung der im Einlagenverzeichnis (Einlagezahl 101) und im Bericht (Einlagezahl 411-1) dargestellten und in Spruchpunkt I. zusammengefasst angeführten geänderten, abweichenden oder ergänzten Ausführungen der Eisenbahnanlagen.

**I.2.2.** Das abgeänderte Vorhaben ist bis zum **31. Dezember 2033** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

**I.2.3.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I.2.4.** Das Erfordernis der gesonderten Genehmigung der Inbetriebnahme wird nicht berührt.

**I.2.5.** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

- 1.2.6.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme auch des nunmehr abgeänderten Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien dadurch entsteht.

## **II. Projektbestandteile**

Die Änderungsgenehmigung wird nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen gemäß dem mit Bescheidstempel versehenen Einlagenverzeichnis von 10. Juli 2023, Einlagezahl 101, erteilt.

## **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023, koordiniert und zusammengefasst von Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler;
- Ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000 der Projektwerberin vom 25. August 2023 und 28. September 2023;
- Eisenbahnfachliches Gutachten gemäß § 31a EISbG zur 1. Änderungseinreichung vom 12. April 2023, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien;
- Zwischenbericht, GZ 1189-1N-03-V1.0, für die Teilsysteme Infrastruktur (INF), einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) und Sicherheit in Eisenbahntunneln (SRT), gemäß Richtlinie (EU) 2016/797, Modul SG, Einzelprüfung, TSI INF (EU) Nr. 1299/2014, TSI (EU) Nr. PRM 1300/2014, TSI SRT (EU) Nr. 1303/2014, Phase „Einreichplanung inkl. 1. Änderung“ der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Kennnummer 2250, vom 14. April 2023;
- Zwischenbericht, GZ 1189-1N-04-V1.0, für das Teilsystem Energie (ENE), gemäß Richtlinie (EU) 2016/797, Modul SG, Einzelprüfung, TSI ENE (EU) Nr. 1301/2014 EG, Phase „Einreichplanung inkl. 1. Änderung/Entwurfsprüfung“, der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, Kennnummer 2250, vom 13. April 2023;
- Schreiben der Stadt Linz, Magistrat der Stadt Linz, vom 2. Mai 2024 samt umwelttechnischem Gutachten vom 30. April 2024;
- Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 28. Mai 2024, Stellungnahme zum Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024 samt schalltechnischer Stellungnahme des TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH;
- Gemeinsame Stellungnahme der UVP-Sachverständigen für die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin zum Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024.

#### **IV. Nebenbestimmungen**

##### **IV.1. Zwingende Maßnahmen**

###### **IV.1.1. Fachbereich Straßenverkehrswesen**

**IV.1.1.1.** Um die Barrierewirkung in der Bauphase für den Radverkehr zu minimieren, ist es aus Sicht des Fachbereiches Straßenverkehrswesen erforderlich, im Bereich Lastenstraße auch während der Bauphase einen mind. 2,50 m breiten Geh- und Radweg für den nicht motorisierten Verkehr zu errichten.

###### **IV.1.2. Fachbereich Erschütterungsschutz**

**IV.1.2.1.** Die Ergebnisse der Kontrollmessungen sowie eine Dokumentation durchgeführter Informationen an die Anrainer sind - wie projiziert - schnellstmöglich, aber längstens innerhalb von 6 Monaten nach Fertigstellung bzw. Durchführung der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

###### **IV.1.3. Fachbereich Lärmschutz**

**IV.1.3.1.** Auf Basis der Untersuchungen und Empfehlungen des Fachberichts Schalltechnik ist die Verlegung der Richtungsgleisbremsen aus den Bögen heraus in die jeweilige Gleisgerade unter Berücksichtigung der betrieblichen Randbedingungen nachweislich zu prüfen. Die daraus resultierenden Änderungen der Lärmimmissionssituation sind mittels Schallausbreitungsberechnung nachzuführen, Änderungen in den resultierenden Schutzziele, insbesondere Anspruchsberechtigungen für passiven Lärmschutz an die betroffenen Anrainer zu kommunizieren. Die Prüfung der Verlegung der Richtungsgleisbremsen, die daraus resultierenden Änderungen der Lärmimmissionssituation und ggf. die Änderungen in der Beurteilung der Schutzziele und Wahl von Schutzmaßnahmen ist dem Stand der Technik entsprechend zu dokumentieren und umgehend nach Erstellung der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorzulegen.

**IV.1.3.2.** Im Hinblick auf die derzeit laufenden Untersuchungen zur Entstehung und Ausbreitung von Lärmemissionen durch die ÖBB Infrastruktur AG an einem vergleichbaren Bestandsobjekt in Graz (Verschiebebahnhof, Abrollberg) sind die Erkenntnisse dieser Untersuchungen in der Ausführungsphase des vorliegenden Projekts zu berücksichtigen. Insbesondere sofern durch diese Erkenntnisse Lärminderungen und eine Reduktion der erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Anrainer des vorliegenden Projekts resultieren können.

###### **IV.1.4. Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer**

###### **Bauphase**

**IV.1.4.1.** Im Zuge der Bauausführungen im Bereich der Altlast O83 „Frachtenbahnhof Linz – Teilbereich Nord“ dürfen keine Bauwässer zur Versickerung gebracht werden. Es muss darauf geachtet werden, anfallende Wässer aufzufangen und einer geordneten Ableitung zuzuführen.

**IV.1.4.2.** Sickerschächte sind gemäß der ÖNORM B 2506-1 zu dimensionieren und mit einem technischen Filter gemäß ÖNORM B 2506-2 auszustatten. Eine entsprechende Bestätigung einer akkreditierten Prüfstelle über die Eignung der technischen Filter sind der wasserbautechnischen Bauaufsicht vorzulegen.

**IV.1.4.3.** Vor der Errichtung der Sickerschächte ist mit geeigneten Prüfmethode sicherzustellen, dass der in diesem Bereich anstehende Untergrund für die Versickerung geeignet ist und keine qualitativen ungünstigen Belastungen aufweist.

#### **Betriebsphase**

**IV.1.4.4.** Die anfallenden Oberflächenwässer im Bereich der Altlast O83 „Frachtenbahnhof Linz - Teilbereich Nord“ werden über eine zum Untergrund abgedichtete Fassung gesammelt und an das im genehmigten Projekt geplante Entwässerungssystem angeschlossen. Eine Versickerung von Oberflächenwässer im Bereich der Altlast O83 ist mit geeigneten Maßnahmen zu unterbinden.

**IV.1.4.5.** Die technischen Filter der Sickerschächte werden in regelmäßigen Kontroll- und Wartungsabständen inspiziert. Beim Nachlassen der Filterleistung ist das Filtermedium zu erneuern.

**IV.1.4.6.** In periodischen Abständen werden die technischen Filter gemäß den Angaben des ÖWAV RB 45 geprüft. Es wird dabei eine Ablaufprobe bzw. alternativ eine Untersuchung des Filters, wie im Regelblatt beschrieben, durchgeführt.

#### **IV.1.5. Fachbereich Boden, Grundwasserchemie und Abfall**

##### **Bauphase**

**IV.1.5.1.** Vier Wochen vor Beginn der Aushubarbeiten im Bereich der Altlast O 83 „Frachtenbahnhof Linz - Teilbereich Nord“ ist der Landeshauptmann von Oberösterreich als zuständige Behörde nach dem Abfallwirtschaftsgesetz (AWG) und Altlastengesetz (ALSAG) über die geplanten Bauarbeiten zu informieren.

**IV.1.5.2.** Werden im Zuge der Aushubarbeiten im Bereich der Altlast O 83 Materialien aufgeföhren, die ein Geföhrdungspotenzial für die Schutzgüter aufweisen, so ist in Abstimmung mit der Abfallrechtsbehörde und der abfallchemischen Bauaufsicht die Festlegung weiterer Maßnahmen (zB Beseitigung objektiver Abfälle) vorzunehmen.

##### **Betriebsphase**

**IV.1.5.3.** Eine Einleitung von Oberflächenwässern im Bereich der Altlast O 83 ist mit geeigneten Maßnahmen zu unterbinden (Verweis auf die Maßnahme aus dem Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Maßnahme IV.4.4.).

#### **IV.2. Beweissicherungsmaßnahmen**

##### **IV.2.1. Fachbereich Boden, Grundwasserchemie und Abfall**

**IV.2.1.1.** Zur Freimessung der Aushubbereiche im Zuge der Aushubarbeiten im Bereich der Altlast O 83 wird auf die zusätzliche Maßnahme zur Beweissicherung der Konsenswerberin (PÄ AFW BW 1) verwiesen.

## **V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen**

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

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

abgewiesen.

Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Nicht verfahrensgegenständliche sowie verspätete Einwendungen werden

zurückgewiesen.

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

### **Rechtsgrundlagen:**

§§ 24g, 24 Abs 1 und 4, 24f Abs 1, 1a, 2, 3 und 5 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF

jeweils unter Mitankwendung von:

§§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idgF

§§ 2, 3, 4 und 5 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idgF

§ 93 f. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idgF

## Begründung

### 1. Verfahrensgang

#### 1.1. UVP-Genehmigung und Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „Linz Vbf West - Linz Signalbrücke, Durchbindung 4-gl. Westbahn Mittellage“ km 183,213 bis km 187,639“ mit Schreiben vom 31. März 2023 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 sowie die für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 Abs 2 HIG, für die gegenständlichen ÖBB-Streckenteil angesucht.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 26. Jänner 2022, GZ 2021-0.735.094, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 bei Einhaltung bestimmter Vorschriften die Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben erteilt.

Mit Schreiben vom 17. April 2023, ho eingelangt am 26. April 2023, beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die erforderlichen Genehmigungen für die Ergänzungen bzw. Änderung des rechtskräftigen Vorhabens (1. Änderungseinreichung). Bei den vorgelegten Projektänderungen bzw. -ergänzungen handelt es sich gemäß § 24g UVP-G 2000 um Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung. Die Projektwerberin geht davon aus, dass die im Antrag angeführten Ergänzungen bzw. Änderungen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widersprechen und hat diesbezüglich ergänzende Unterlagen vorgelegt.

#### 1.2. Sachverständige und Koordination

Mit Bescheiden vom 27. April 2023, GZ 2023-0.217.260 wurden gemäß § 52 Abs 2 AVG iVm § 3b Abs 1 UVP-G 2000 eine UVP-Koordination und die nachfolgend angeführten Sachverständigen, welche auch im vorherigen UVP-Verfahren von der Behörde herangezogen wurden, zu nichtamtlichen Sachverständigen im Verfahren bestellt. Der Amtssachverständige für Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung des ho Bundesministeriums wurde dem Verfahren beigezogen.

Fachgebiet(e)	Name des/der Sachverständigen
Externe UVP-Koordination	Freiland ZT GmbH Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler
Eisenbahnwesen - betriebliche Belange	Bahn Consult TEN Bewertungs GmbH Dipl.-Ing. Dr. Peter Pichler
Eisenbahnwesen - technische Belange	Dipl.-Ing Markus Mayr

Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	Bahn Consult TEN Bewertungs GmbH Dipl.-Ing. <sup>in</sup> Dr. <sup>in</sup> Birgit Strenn
Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung	BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Ing. Wilhelm Lampel
Lärm und Erschütterungsschutz	Dipl.-Ing. Dr. Günther Achs
Straßenverkehrswesen	Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
Luft und Klima	Ao. Univ. Prof. Dr. Erich Mursch Radlgruber
Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik	Univ. Prof. Dr. Leopold Weber
Boden, Grundwasserchemie und Abfall	Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger
Humanmedizin	Dr. Michael Jungwirth
Ökologie, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung	Freiland ZT GmbH Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, -kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 zu beachten.

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

Im Zuge der Prüfung konnte festgestellt werden, dass bei keinem bzw. bei keiner Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen.

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

Von der Behörde wurde auch eine UVP-Koordinatorin, Herr Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler, zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung der ergänzenden Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beauftragt.



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

Im Zuge der Sachverständigenbesprechungen wurde ersichtlich, dass die Unterlagen noch nicht vollständig sind.

Daher wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 25. Mai 2023, GZ 2023-0.383.246, die Verbesserung der Unterlagen bis zum 15. Juni 2023 aufgetragen. Die Frist wurde auf Antrag der Projektwerberin bis zum 23. Juni 2023 verlängert. Mit Schreiben vom 23. Juni 2023 legte die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr verbesserte Unterlagen vor.

Mit E-Mail vom 5. Juli 2023 teilte die UVP-Koordination mit, dass die Unterlagen nunmehr vollständig und zur Auflage geeignet sind.

### **1.3. Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden**

Mit Schreiben der Behörde vom 12. Mai 2023, GZ 2023-0.322.225, wurden die mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden und Stellen (insbesondere die UVP-Behörden gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von der Einleitung des Verfahrens informiert. Die Unterlagen wurden via Downloadlink bereitgestellt. Es langten dazu die nachstehenden Stellungnahmen ein:

- Oberösterreichische Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vom 2. Juni 2023 und
- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Wasserwirtschaft als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vom 14. Juni 2023.

### **1.4. Kundmachung und öffentliche Auflage**

Gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff. AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Änderungsantrages und der Antragsunterlagen mit Edikt vom 6. Juli 2023, GZ 2023-0.407.244, kundgemacht.

In diesem Edikt wurde neben dem Aufliegen des verfahrenseinleitenden Antrags, der ergänzten Umweltverträglichkeitserklärung samt Projektunterlagen bei der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 und bei der Standortgemeinde Stadtgemeinde Linz, Magistrat der Stadt Linz, im Zeitraum von 13. Juli 2023 bis 25. August 2023, die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben kundgemacht.

Die Veröffentlichung des Edikts erfolgte jeweils in zwei im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteten Tageszeitungen (Oberösterreichische Nachrichten und Kronen Zeitung) und

wurde weiters durch Anschlag an die Amtstafel des Magistrats der Stadt Linz sowie im Internet auf der Internetseite der Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>) kundgemacht.

Innerhalb dieser Auflage- und Einwendungsfrist konnte jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben und Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insofern ihre Parteistellung verlieren.

Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Beteiligte hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

### **1.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage**

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000 vom 13. Juli 2023 bis einschließlich 25. August 2023 langten bei der UVP-Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Wasserwirtschaft als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vom 23. August 2023;
- Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrsarbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien, vom 24. August 2023 und
- Herr Hans Hörlsberger, Linz vom 24. August 2023.

Diese fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks fachlicher Bearbeitung in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und auch der Projektleitung übermittelt.

Die angeführten Stellungnahmen wurde der Projektwerberin mit Schreiben der Behörde vom 7. September 2023, GZ 2023-0.536.253, mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt. Mit E-Mail vom 19. September 2023 verwies die ÖBB-Infrastruktur AG dazu auf das Einreichprojekt und ersuchte um Genehmigung der eingereichten Änderungen.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt 6. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

### **1.6. Ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000 und Erstellung sowie Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen**

Mit Zuge der Erstellung der Gutachten teilten die Sachverständigen mit, dass sich weiterer Auskunftsbedarf ergeben hat. Die Projektwerberin übermittelte in der Folge mit Schreiben

vom 25. August 2023, Fachbereich Geotechnik und Hydrogeologie und vom 28. September 2023, Fachbereich Eisenbahnbau, ergänzende Unterlagen (ergänzende Auskünfte gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000).

Am 9. November 2023 wurde der Behörde von der Koordination die nunmehr fertiggestellte und von allen Sachverständigen unterfertigte (ergänzende) Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 vom 6. November 2023 übermittelt.

Diese baut auf den im Rahmen der ergänzenden Umweltverträglichkeitserklärung und im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 auf.

Mit Kundmachung vom 9. November 2023, GZ 2023-0.684.554, wurde die öffentliche Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 sowie der ergänzenden Auskünfte gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000 im Zeitraum von Mittwoch, den 15. November 2023 bis einschließlich Freitag, den 15. Dezember 2023 bei der UVP-Behörde und dem Magistrat der Stadt Linz kundgemacht und somit dem Parteiengehör zugeführt. Die Veröffentlichung der Kundmachung erfolgte durch Anschlag an den Amtstafeln des Magistrats der Stadt Linz sowie im Internet auf der Internetseite der Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren.html>).

Nach Beginn dieser öffentlichen Auflage bis zur mündlichen Verhandlung bzw. im Zuge dieser ist noch folgende schriftliche Stellungnahme bei der Behörde eingelangt:

- Stadtgemeinde Linz vom 21. November 2023.

Da auf diese bei der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen werden konnte, wurde die Stellungnahme den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme per E-Mail übermittelt.

Die mit Anschlag und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen vom 9. November 2023 wurden von der Stadt Linz, in der Zeit von 15. November 2023 bis 18. Dezember 2023 in ortsüblicher Weise angeschlagen und an die Behörde retourniert.

Aufgrund der geringen Anzahl an Stellungnahmen wurde von der Abhaltung einer mündlichen Verhandlung abgesehen.

### **1.7. Ergänzendes Ermittlungsverfahren**

Mit Schreiben vom 12. Februar 2024 teilte der Magistrat der Stadt Linz mit, dass mehrere Lärmbeschwerden betreffend die Gleisbremsanlagen do. eingegangen sind und ersuchte um Mitteilung des Verfahrensstandes sowie welcher Lärmschutz projektiert wurde. Mit Schreiben der Behörde vom 27. Februar 2024, GZ 2024-0.122.993, wurde dem Magistrat der Stadt Linz der Verfahrensstand mitgeteilt und Projektunterlagen betreffend Lärmschutz übermittelt.

Mit weiterem Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024 wurde der Behörde ein umwelttechnisches Gutachten vom 30. April 2024 mit dem Ergebnis, dass die Schallauswirkungen der neu geplanten Retarder sowie auch der neuen 29 Zielgleisbremsen einer kritischen Prüfung auf Reduzierung unterzogen werden soll, übermittelt.

Das Gutachten wurde mit Schreiben der Behörde vom 8. Mai 2024, GZ 2024-0.399.700, der ÖBB-Infrastruktur zur Stellungnahme binnen 14 Tagen übermittelt. Die Frist wurde auf Antrag der Projektwerberin bis zum 29. Mai 2024 erstreckt.

Mit Schreiben vom 28. Mai 2024 bezog die ÖBB-Infrastruktur AG zum Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024 sowie zum beigebrachten Gutachten Stellung und legte ihrerseits eine schalltechnische Stellungnahme eines Sachverständigenbüros vor. Es wird dabei ausgeführt, dass *„im Zuge der Erstellung des Fachberichtes Schalltechnik der UVP-Einreichunterlagen bzw. 1. Änderungseinreichung, um die gesetzlichen Vorgaben der SchIV einzuhalten und zu erfüllen genau diese umfangreiche Erhebung, Modellierung und Immissionsberechnung sämtlicher Geräuschquellen der bahnbedingten Immissionen (sowohl hinsichtlich Vershubbetrieb wie auch Streckenbetrieb) im gesamten Projektgebiet des UVE-Abschnittes vorgenommen wurden. Es sind somit im Bereich der ‚südlichen Wienerstraße‘ (südlich der Salzburgerstraße) neben dem Streckenbetrieb auch die Bereiche des Verschiebebahnhof West wie auch jene des Verschiebebahnhof Ost berücksichtigt und mitberechnet worden. Diese Berechnung sämtlicher schienenverkehrsbedingter Geräuschquellen wurde auch im restlichen Untersuchungsraum umgesetzt (Vershubtätigkeiten im Bereich des Logistikcentres, Ausfahrtgruppe des Verschiebebahnhof Ost, Frankbogen –Verbindung für Lokfahren Richtung Hauptbahnhof Linz).“*

Die Unterlagen wurden den behördlich bestellten Sachverständigen für die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin mit Schreiben der Behörde vom 28. Mai 2024 zur Stellungnahme übermittelt. Mit Schreiben vom 10. Juni 2024 erstatteten die Sachverständigen eine gemeinsame Stellungnahme zum Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024.

Darin kommt der Sachverständige für Lärmschutz zum Schluss, dass *„die Wirkungen des vorliegenden Projekts, insbesondere auch in Bezug auf die 1. Änderungseinreichung, im Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz ausreichend berücksichtigt und beurteilt wurden.*

*Der Forderung der Stadt Linz, die Schallauswirkungen der neu geplanten Retarder sowie auch der neuen 29 Zielgleisbremsen einer kritischen Prüfung auf Reduzierung zu unterziehen, ist bereits im Rahmen der UVP Begutachtung durch den Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz erfolgt und wird zudem durch weitere zusätzliche Maßnahmen auch in der Umsetzung und Verifikation der bereits geplanten Maßnahmen vorgeschrieben (siehe Seite 108 der Zusammenfassenden Bewertung zur 1. Änderungseinreichung 2023).*

*Durch diese zusätzlichen Maßnahmen und die Maßnahmen aus der Genehmigung 2021 ist aus Sicht des Sachverständigen **sichergestellt, dass bei unvorhersehbaren Richt- und Grenzwertüberschreitungen nach Aufnahme des Regelbetriebs weitere Maßnahmen bei möglicherweise betroffenen Anrainern umgesetzt werden.***

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte dazu fest, dass der Sachverhalt im Rahme des gegenständlichen Verfahrens bereits eingehend erörtert wurde. Ein Ergebnis dieser Erörterung sind die in der Zusammenfassenden Bewertung zur 1. Änderungseinreichung 2023 zusätzlich formulierten Maßnahmen durch den Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz (vgl. zuvor). Weiters teilt der Sachverständige mit, dass *„allfällige Geräuschcharakteristika der geplanten Retarder im konkreten Verfahren berücksichtigt sind. So sind die Rollgeräusche im Vershub-Betrieb mit einem Anpassungswert von +5 dB versehen.*

*Der schalltechnische Sachverständige schreibt auch, dass nach Inbetriebnahme Verifikationsmessungen und Nachrechnungen der an den repräsentativen Punkten der Nachbarschaft zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen (unter Berücksichtigung des projektgemäßen Prognoseaufkommens) zu erfolgen haben und es, bei allfälligen Überschreitungen, zu einem Nachziehen des Maßnahmenplans kommen muss.*

*Sollte es daher zu unvorhersehbaren Richt- und Grenzwertüberschreitungen nach Aufnahme des Regelbetriebs kommen, sind weitere Maßnahmen bei möglicherweise betroffenen Anrainern zwingend umzusetzen.*

*Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ist aus fachlicher Sicht **nicht damit zu rechnen, dass erhebliche und damit als unzumutbare anzusehende Lärmeinwirkungen zu erwarten sind. Eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.***

Die Vorschreibung von zusätzlichen Maßnahmen war aus den angeführten Gründen nicht erforderlich. Es wird auf die Vorschreibungen verwiesen (Spruchpunkt IV.).

## **2. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### **2.1. Zuständigkeit**

Die gegenständlichen Streckenteile sind Bestandteil der Hochleistungsstrecke „St. Pölten - Attang/Puchheim“. Diese wurde mit der Verordnung der Bundesregierung vom 27. Juli 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 370/1989 idF BGBl. II 1998/387, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Mit der Erklärung zur Hochleistungsstrecke wird die Anwendbarkeit des Hochleistungsstreckengesetzes auf die betreffende Eisenbahnstrecke bewirkt (Zeleny, Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, 115). Die Verordnung zur Erklärung der Hochleistungsstrecke bildet mithin lediglich die Rechtsgrundlage für weitere, auf das HIG gestützte und auf Hochleistungsstrecken im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes bezogene Rechtsakte (vgl. VfGH vom 5.12.1995, Zahlen B274/95; B286/95).

Für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden erstmals 1996 gemeinschaftliche Leitlinien festgelegt (Entscheidung Nr. 1692/96/EG), die danach mehrfach angepasst wurden. Eines dieser vorrangigen Vorhaben ist das TEN-T PP 17, das die Errichtung einer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava umfasst.

Das gegenständliche Vorhaben ist zudem Teil des TEN-T PP 17. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke, welche unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke darstellt. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen. Dieser regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Das im Bau befindliche Vorhaben enthält unter anderem auch die Änderung von Gleisen zwischen ca. km 183,100 und km 187,639.

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

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f leg cit erteilten Genehmigung vor dem in § 24h Abs 3 leg cit genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f leg cit zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 leg cit nicht widersprechen (Ziffer 1) und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 leg cit Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen (Ziffer 2). Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Gemäß § 12 Abs 1 EisbG ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für alle Hauptbahnen. Unter den Begriff Hauptbahnen fallen gemäß § 4 Abs 1 EisbG unter anderem Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die vorhabensgegenständliche Eisenbahnstrecke fällt als zur Hochleistungsstrecke erklärte Schienenbahn iSd des HIG somit in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 führte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durch.

Gegenstand des Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 ist somit die Durchführung notwendiger Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens, insbesondere der Prüfung ob die geplanten Änderungen des Vorhabens den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 leg cit nicht widersprechen. Es wurde ein ausführliches Ermittlungsverfahren unter Miteinbeziehung der interessierten Öffentlichkeit durch Auflage der Änderungsunterlagen mit Edikt vom 6. Juli 2023 vorgenommen.

Die Behörde gemäß § 24 Abs 1 leg cit hat gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs 6 leg cit oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist. Die von der Behörde bestellte UVP-Koordination erstellte unter Mitarbeit der bestellten Sachverständigen eine (ergänzende) Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023, die mit Kundmachung vom 9. November 2023 veröffentlicht wurde.

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 von den, nach den anzuwendenden Materiengesetzen des Landes Oberösterreich zuständigen Behörden durchzuführen sind.

Seitens der UVP-Behörden gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000, der Oberösterreichischen Landesregierung, wurde ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren hinsichtlich der Belange des Naturschutzes durchgeführt. Mit Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 6. Juli 2022, GZ AUWR-2022-418017/13, wurde das eingereichte Vorhaben nach dem UVP-G 2000 und dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz unter Vorschreibung von Auflagen genehmigt.

Gemäß § 24f Abs 7 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs 3 leg cit zuständigen Behörden zu koordinieren. Dieser Koordinierungsverpflichtung ist die Behörde durch die Mitteilung der Verfahrenseinleitung, der Mitteilung der Auflage des Antrages und der Unterlagen sowie der Kundmachung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, nachgekommen.

## **2.2. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des Antrages**

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff. AVG eingeleitet. § 44a Abs 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zahl VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) § 44a

Rz 4 und Grabenwarter, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung [...] auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

Im vorangegangenen UVP-Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass durch die Baumaßnahmen entlang der Strecke eine Vielzahl von Nachbarn betroffen sein können bzw. konkret betroffen sind. Erfahrungsgemäß und unzweifelhaft ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten UVP-Verfahren zu Fernverkehrsstrecken gemäß § 3 HIG in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen ist. Zu verweisen wäre diesbezüglich auch auf das Parteienverzeichnis der Projektunterlagen, wobei davon auszugehen ist, dass ein Wohnobjekt in der Regel von mehr als einer Person bewohnt wird. Somit ist auch unter der Berücksichtigung sonstiger allfälliger Immissionseinwirkungen zweifellos von mehr als 100 Beteiligten im gegenständlichen Verwaltungsverfahren auszugehen.

Gemäß § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 ist den von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit zu geben, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen. Dies wurde von der Behörde durch die Kundmachung des Antrages und der Auflage Unterlagen zur öffentlichen Einsicht mit Edikt vom 6. Juli 2023 erfüllt.

Da im gegenständlichen Verfahren Maßnahmen im dicht besiedelten Stadtgebiet der Landeshauptstadt des Bundeslandes Oberösterreich, Linz, vorgesehen sind, sind die Voraussetzungen für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen jedenfalls gegeben.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist (13. Juli 2023 bis 25. August 2023) - bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Sollten Einwendungen und Gründe erst in einer allfällig nachfolgenden Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erstmals vorgebracht, so sind diese gemäß § 40 Abs 1 UVP-G 2000 nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

Hat sich die Behörde zur Durchführung eines Großverfahrens entschieden und den verfahrenseinleitenden Antrag durch Edikt gemäß § 44a AVG kundgemacht, ist sie nicht gezwungen, das weitere Verfahren nach den für das Großverfahren maßgeblichen Bestimmungen abzuwickeln. Sie kann die mündliche Verhandlung anstatt nach §§ 44d und 44e AVG nach §§ 40 ff. AVG anberaumen und abwickeln. Jedoch sind die aufgrund der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags durch Edikt gemäß § 44b Abs 1 AVG eingetretenen Präklusionswirkungen



für das weitere, „traditionell“ durchgeführte Verfahren bindend. Ebenso hat die Behörde bezüglich der Zustellung von Schriftstücken eine Wahlmöglichkeit. Wurde der verfahrenseinleitende Antrag durch Edikt gemäß § 44a AVG kundgemacht, kann die Behörde Schriftstücke einschließlich des die Sache erledigenden Bescheides entweder nach den Bestimmungen des Zustellgesetzes oder gemäß § 44f AVG zustellen (Hengstschläger/Leeb, AVG<sup>2</sup> § 44a Rz 8).

Im Zuge der öffentlichen Auflage des Änderungsantrages und der Unterlagen sind drei Stellungnahmen bzw Einwendungen bei der Behörde eingelangt. Im Hinblick auf die überschaubare Zahl der Beteiligten, wurde das Verfahren nicht mehr nach den des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß §§ 40 ff. AVG kundgemacht.

Die Entscheidung der Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000, der abschließenden Bescheid, wird den Verfahrensbeteiligten postalisch zugestellt und gemäß § 24f Abs 13 UVP-G 2000 bei der UVP-Behörde, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur und Technologie und der Standortgemeinde zur öffentlichen Einsicht für mindestens 8 Wochen aufgelegt.

### **2.3. Beiziehung von Sachverständigen**

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und der externen UVP-Koordination erfolgten durch die Behörde, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte.

Gemäß § 3b Abs 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordination) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

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

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

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

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

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

Gemäß § 24a Abs 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

### 3. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurde die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023 für die Fachgebiete Straßenverkehrswesen; Eisenbahnwesen – technische Belange; Eisenbahnwesen – betriebliche Belange; Lärm- und Erschütterungsschutz; Luft und Klima; Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung; Humanmedizin; Ökologie, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung; Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik; Wasserbautechnik und Oberflächenwässer und Boden, Grundwasserchemie und Abfall, durch die UVP-Koordination, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler in Zusammenarbeit mit den behördlich bestellten Sachverständigen, erstellt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass **„für sämtliche geprüften Fachgebiete die Projektänderungen des Vorhabens „Linz Vbf. West – Linz Signalbrücke, Durchbindung 4-gleisige Westbahn Mittellage, km 183.100 – km 187.639“ keine andere Beurteilung der Umweltauswirkungen festzustellen ist. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (inkl. Gewässerökologie), Boden und Fläche, Wasser, Landschaft, Luft und Klima sowie Sach- und Kulturgüter sind so wie im UVP-Verfahren einzustufen. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen 2023 entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften. Mit Ausnahme der Fachgebiete Lärmschutz, Wasserbautechnik sowie Boden, Grundwasserchemie und Abfall sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.“** (vgl. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 9. November 2023, Seite 121).

Betreffend die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin wurde ein ergänzendes Ermittlungsverfahren (vgl. Punkt 1.7. der Begründung) durchgeführt.

#### 4. Der festgestellte Sachverhalt

Gegenstand des Verfahrens ist die Erteilung der Genehmigung gemäß § 24g UVP-G 2000 für die beantragten Änderungen bzw. Ergänzungen des Vorhabens. Die Änderungen, Ergänzungen und Abweichungen betreffen im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Umbau des Abrollbergs und der Reihungsgruppe des Linzer Verschiebebahnhofs Ost (ca km 183,100 bis km 184,500);
- Errichtung eines Hauptkabelweges entlang des gesamten Projektgebiets vom ESTW Linz Vbf bis zum TG 6 (ca km 183,420 bis km 187,107);
- Einbau neuer Weichen auf der Strecke 101.02, bei km 184,900;
- Errichtung einer Stützmauer bei km 185,525 bis Bahn-km 185,724;
- Errichtung der Haltestelle Linz Franckviertel im Bereich der Querung der Lastenstraße im Abschnitt von ca km 186,900 bis 187,100;
- Aufrollung Fehl-km bei km 186,700;
- Errichtung eines Technikgebäudes bei km 184,740 und
- Neusituierung des Schaltgerüsts ca bei km 186,358, um Platz für die Unterführung Lastenstraße zu schaffen.

Laut dem Antrag vom 17. April 2023 werden zudem im Zuge des Änderungsprojekts keine Waldflächen iSd § 1a ForstG gerodet und keine Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete oder Wasserschongebiete berührt.

Im Antrag wird die Kilometrierung mit km 183,213 bis km 187,639 angegeben. Tatsächlich beginnen die Baumaßnahmen, wie oben aufgezählt, bereits bei km 183,100 mit dem Umbau des Abrollbergs und der Reihungsgruppe des Linzer Verschiebebahnhofs Ost (ca km 183,100 bis km 184,500).

Dieser Umstand wurde der Projektwerberin von der Behörde bekanntgegeben und zur Verbesserung aufgetragen. Mit Schreiben vom 29. September 2023 übermittelte die ÖBB-Infrastruktur AG eine ergänzende Auskunft betreffend die Kilometrierung.

Dazu stellt der Sachverständige für den Fachbereich Eisenbahnwesen – technische Belange fest, dass *„die mit 78 m Länge geringfügige Erweiterung des Umbaubereichs in Richtung Wien (Bezugskilometer km 183,213 (Strecke 130 01, Gleis 3)) im Bereich des Hauptrollbergs begutachtet wurde und es wurden dazu keine relevante Betroffenheit bzw. relevanten Auswirkungen festgestellt“* (vgl Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November, Seite 29).

#### 5. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

##### 5.1. Genehmigung nach § 24g UVP-G 2000

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 24f leg cit erteilten Genehmigung (§ 24f Abs 6 leg cit) vor dem in § 24h Abs 3 leg cit genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f leg cit zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 leg cit nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 leg cit Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs 1 leg cit vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs 6 oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

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

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

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 ist gemäß § 24f Abs 2 letzter Satz leg cit die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit c leg cit nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 idgF, anzuwenden. Gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Gemäß § 24f Abs 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere

auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Seitens der Behörde wurde geprüft, ob die gegenständlichen Änderungen - nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung - den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widerspricht. Es war jedoch nicht zu prüfen, ob die Änderungen dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung widersprechen (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 18b Rz 13). § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 legt die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und 3 UVP-G 2000.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 12. April 2023 mit den betroffenen relevanten Fachgebieten Eisenbahnbautechnik; Hochbau; Elektrotechnik – Oberleitung; Elektrotechnik – 50 Hz; Konstruktiver Ingenieurbau; Geotechnik und Wasserbau; Straßenverkehrstechnik; Lärmschutz; Sicherungs- und Fernmeldetechnik und Eisenbahnbetrieb, wird von den Sachverständigen ausgeführt, dass das gegenständliche 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 den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die UVP-Sachverständigen wurden beauftragt, die vorliegende ergänzte Umweltverträglichkeitserklärung auf die Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den nunmehr beantragten Änderungen zu prüfen und die Prüfung erforderlichenfalls zu ergänzen. Dem im Verfahren erstatteten ergänzenden UVP-Gutachten mit den betroffenen relevanten Fachgebieten Fachgebiete Straßenverkehrswesen; Eisenbahnwesen – technische Belange; Eisenbahnwesen – betriebliche Belange; Lärm- und Erschütterungsschutz; Luft und Klima; Elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung; Humanmedizin; Ökologie, Landschafts- und Ortsbild, Sachgüter und Raumplanung; Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik; Wasserbautechnik und Oberflächenwässer und Boden, Grundwasserchemie und Abfall, ist zusammenfassend zu entnehmen, dass *„für sämtliche geprüften Fachgebiete die Projektänderungen des Vorhabens keine andere Beurteilung der Umweltauswirkungen festzustellen ist. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, biologische Vielfalt sowie Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (inkl. Gewässerökologie), Boden und Fläche, Wasser, Landschaft, Luft und Klima sowie Sach- und Kulturgüter sind so wie im UVP-Verfahren einzustufen. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen 2023 entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.“* (vgl. Zusammenfassend Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023, Seite 121).

Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau wurde von den Sachverständigen aus fachlicher Sicht bestätigt, dass die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständliche Vorhaben gegeben sind.

Nach der herrschenden Lehre besagt § 24g Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 bloß, dass die Änderungen nicht den Genehmigungsbestimmungen des § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 widersprechen dürfen. Ob sie auch der vorangegangenen Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen, ist irrelevant. Es steht somit fest, dass die beantragten Änderungen weiterhin § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 entsprechen.

Materienrechtlich waren insbesondere die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes als Prüfmaßstab für das Änderungsverfahren heranzuziehen.

Die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 hatten im Verfahren im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags, der Antragsunterlagen und des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens Gelegenheit, ihre Interessen wahrzunehmen. Insbesondere wird auf die öffentliche Auflage des Antrags, der Änderungsunterlagen und des ergänzten Umweltverträglichkeitsgutachtens im Zuge der Einleitung des Verfahrens nach den Bestimmungen über Großverfahren sowie das damit verbundene Parteiengehör auch hinsichtlich der Ergänzung zum UVP-Gutachten hingewiesen.

Somit waren die erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24g UVP-G 2000 erfüllt. Da die Änderungen auch keinen Versagungsgrund nach den von der Behörde mitanzuwendenden Materiengesetzen dargestellt haben (siehe unten), war spruchgemäß zu entscheiden.

## **5.2. Mitanzwendung des Eisenbahngesetzes**

Die Eisenbahnstrecke St. Pölten - Attnang/Puchheim wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 27. Juli 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 370/1989 idF BGBl. II 1998/387, gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt.

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

Die gegenständlichen Änderungen stehen, mangels Änderungen an der Trasse, unzweifelhaft nicht im Widerspruch zur erteilten rechtskräftigen Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG.

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein die projektrelevanten Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden

für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

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.

Bei der Erfüllung der nachstehenden Genehmigungsveraussetzungen gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

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

Die Vorgehensweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO-Verkehr 2017, BGBl. II. Nr. 17/2012 idgF, des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 leg cit ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

### **Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG**

Gemäß § 9b EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform

erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem EisbG sind nach § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind ua. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG), BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Partei beizuziehen.

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 12. April 2023, der Benannten Stelle und Akkreditierten Inspektionsstelle, Arsenal Railway Certification GmbH, Dokumentennummer, 1800-1S-01.V1.0, vorgelegt.

Da das gegenständliche Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde von Sachverständigen aus dem in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis verfasst und beinhaltet folgende projektrelevante Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik
- Hochbau
- Elektrotechnik – Oberleitung
- Elektrotechnik - 50 Hz
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Geotechnik und Wasserbau
- Straßenverkehrstechnik
- Lärmschutz
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Eisenbahnbetrieb

Die genannten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle projektrelevanten Aspekte.

Die Arsenal Railway Certification GmbH sowie sämtliche von dieser herangezogenen externen Teilgutachter entsprechen den formalen Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisbG (Benannte Stelle/Notified Body, Akkreditierte Inspektionsstelle, Identifikations-Nr. 0320).



Zusammenfassend wurde im Gutachten ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz entspricht.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO-Verkehr 2017 unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht hinsichtlich der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EisbG unter Berücksichtigung der gegenständlichen Ergänzungen für das Projekt kein Einwand.

Von Seiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde im Verfahren eine inhaltliche Stellungnahme abgegeben. Es wurde allgemein auf die Arbeitnehmerschutzvorschriften hingewiesen, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerinnen-schutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Die Behörde hat das vorgelegte Gutachten nach § 31a EisbG zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet und diese geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Aus dem vorliegenden Gutachten gemäß § 31a EisbG in der Fassung vom 12. April 2023 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich somit, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerinnenschutzes dem Stand der Technik entspricht und als zur Ausführung geeignet ist.

### **Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Hinsichtlich allfällig berührter Interessen von Gebietskörperschaften sind (auch hinsichtlich des Eisenbahnrechts) während der Auflagefrist (13. Juli bis 25. August 2023) keine Einwendungen erfolgt.

### **Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Änderungsverfahrens. Auf die fachliche Auseinandersetzung damit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023 wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unter Punkt 6. der Begründung „Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen“ näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt V. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, ab bzw. zurückzuweisen.

Zum Vorliegen des öffentlichen Interesses ist auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung im UVP-Genehmigungsbescheid vom 26. Jänner 2022, GZ 2021-0.735.094, hinzuweisen.

### **Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes**

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

Gemäß § 11 Abs 1 AVO-Verkehr 2017 ist im Rahmen eines Genehmigungsantrages nach § 24a Abs 1 UVP-G 2000 auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen. Nach Abs 2 ist, soweit im Rahmen des Genehmigungsantrages eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind und daher ein Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG vorzulegen ist, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 5 Abs 2 Z 1 bis 6 AVO-Verkehr 2017 anzuwenden.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr 2017 unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt der für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach den Arbeitnehmerschutzgesetzen eingehalten werden.

## **Bauausführungsfrist**

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist.

Die Projektwerberin gibt im Bericht nach § 6 EBEV (ON 411-1.) an, dass für die Umsetzung des Projekts ein Zeitraum bis Mitte 2033 vorgesehen ist (vgl. ON 482-1 Technischer Bericht Bauablauf). Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens war die Bauausführungsfrist daher unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin nach derzeitigem Stand dargelegten Planungen für die Bauabwicklung mit 31. Dezember 2033 festzulegen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Um Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat die Projektwerberin nicht angesucht.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des §§ 104 ff. EisbG betreffend Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen des 2. Hauptstücks des EisbG betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzuweisen, die das grundsätzliche (zusätzliche) Erfordernis einer Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ vorsieht.

## **Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

Da die gegenständliche Hochleistungsstrecke Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist, bedeutet dies, dass erforderlichenfalls auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Durch die gegenständliche Projektänderung werden die Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) berührt. Diesbezüglich liegen den Antragsunterlagen entsprechende Zwischenberichte der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH bei.

## **Zusammenfassung**

Da das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht, offensichtlich keine öffentlichen Interessen von Gebietskörperschaften verletzt werden und bei den eingewendete subjektiv-öffentliche Interessen von Parteien davon ausgegangen wird, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil der den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht, sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 31f EisbG erfüllt.

Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört werden oder unbenutzbar werden vom Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis dieses UVP-Verfahrens in geeigneter Weise gemäß § 20 EisbG wiederhergestellt.

## **6. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen**

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage des Antrages und der Unterlagen sowie der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 Abs 8 iVm §§ 9, 9a UVP-G 2000 eingebracht wurden, eingegangen.

Zur Frage der Parteistellung im UVP-Verfahren ist allgemein auf die bereits unter Punkt 1.4. der Begründung getätigten Aussagen betreffend die Bestimmung des § 44b Abs 1 AVG zum Großverfahren zu verweisen, wonach Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Aus § 24f Abs 13 UVP-2000 ergibt sich zudem für das UVP-Verfahren ausdrücklich, dass Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt haben, keine Parteistellung zukommt.

Jede im Zuge der Verfahrenseinleitung sowie während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 13. Juli 2023 bis 25. August 2023 beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als UVP-Behörde eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde im Stellungnameband der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023 von den Sachverständigen - mit Ausnahme der Rechtsfragen - ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwender beantwortet.

Die während der Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bei der UVP-Behörde eingelangte Stellungnahme wurde der Projektwerberin übermittelt.

Die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inklusive der ergänzenden Auskünfte der Projektwerberin wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist zusammenfassend zu sagen, dass sämtliche im Zuge des Ermittlungsverfahrens zum gegenständlichen Vorhaben eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen aufgrund der oben dargestellten, damit erfolgten fachlichen Auseinandersetzung durch die UVP-Sachverständigen nicht geeignet waren, die festgestellte Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel zu ziehen.

## **Zu den Stellungnahmen und Einwendungen im Einzelnen**

### **Oberösterreichische Umweltschutzbehörde vom 2. Juni 2023:**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 kommt dem Umweltschutzbeauftragten im Genehmigungsverfahren und im Verfahren grundsätzlich Parteistellung zu. Der Umweltschutzbeauftragte ist demnach berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

Mit Stellungnahme vom 2. Juni 2023 teilte die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde mit, dass aus Sicht der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde nicht von erheblich nachteiligen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen ist. Es wird kein Einwand im beantragten Änderungsverfahren erhoben.

### **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abt. Wasserwirtschaft, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan vom 14. Juni 2023 und 23. August 2023:**

Gemäß § 19 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 kommt dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959 im Genehmigungsverfahren und im Verfahren grundsätzlich Parteistellung zu.

Mit Stellungnahmen vom 14. Juni 2023 und 23. August 2023 teilte das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, wasserwirtschaftliches Planungsorgan mit, dass nach dem derzeitigen Informationsstand im Sinne des § 104 Abs 2 WRG 1959 dann keine gewichtigen Bedenken, wenn die bereits in der Stellungnahme zum ursprünglichen Projekt (WPLO-2019-83746/7-Sb vom 6. August 2021) geforderten Punkte auch weiterhin berücksichtigt werden.

Seitens der Sachverständigen für die Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind in der vorliegenden Zusammenfassenden Stellungnahme der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023 betreffend die ausgearbeiteten Planungen ergänzende Maßnahmen zur Vermeidung von nachteiligen Effekten für das Schutzgut Wasser formuliert worden (Spruchpunkt IV.). Die im Bescheid vom 26. Jänner 2022, festgelegten ergänzenden Maßnahmen haben für die bewilligten Projektmaßnahmen weiterhin Gültigkeit.

### **Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), vom 24. August 2023:**

Gemäß § 12 Abs 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer betreffen das zuständige Arbeitsinspektorat, hier somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Partei beizuziehen. Die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates liegt somit vor.

Gemäß § 101 Abs 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idgF, kann der Bundesminister für Arbeit sofern gesetzliche Bestimmungen vorsehen, dass im Genehmigungsverfahren Gutachten oder öffentliche Urkunden beizugeben sind, durch Verordnung festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in den Gutachten oder

öffentlichen Urkunden zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist. Darüber hinaus kann der Bundesminister für Arbeit durch Verordnung auch festlegen, in welcher Weise die Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes in Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen sind und deren Einhaltung nachzuweisen ist.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017, BGBl. II Nr. 17/2012 idgF des (damaligen) Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 leg. cit. ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

Gemäß § 1 Abs 3 AVO Verkehr 2017 gelten die Bestimmungen der §§ 11 und 12 der zitierten Verordnung für Genehmigungsverfahren nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idgF), soweit ua Genehmigungen nach dem Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957), berührt sind.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde in der Stellungnahme vom 24. August 2023 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind.

Es wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat keine Einwendungen erhoben und es wird hinsichtlich des Arbeitnehmerinnenschutzes inhaltlich auf die fachlichen Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG und in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023 verwiesen. Aus rechtlicher Sicht wird auf die Erwägungen zum EisbG einschließlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen unter Punkt 5.2. der Begründung verwiesen.

#### **Herr Hans Hörlsberger vom 24. August 2023:**

Mit E-Mail vom 24. August 2023 nahm Herr Hörlsberger zum Vorhaben Stellung und unterbreitete Vorschläge betreffend die geplante S-Bahn-Haltestelle Linz-Franckviertel.

Die Sachverständigen für die Fachgebiete Eisenbahnwesen - technische Belange und Eisenbahnwesen - betriebliche Belange nahmen dazu in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ausführlich Stellung mit dem Ergebnis, dass *„aufgrund der geschilderten Sachlagen und der dargelegten Argumente und Begründungen die Vorschläge von Herrn Hörlsberger abgelehnt werden müssen“* (vgl. Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023, Seite 130 ff.).

Seitens der Behörde wurde die Stellungnahme von Herrn Hörlsberger als allgemeine Stellungnahme gewertet. Die Verletzung von subjektiv-öffentlichen Rechten wurde nicht vorgebracht.

#### **Stadt Linz, Magistrat, Bau- und Bezirksverwaltung Mitte, vom 21. November 2023:**

Die Stadt Linz hat als Standortgemeinde gemäß § 19 Abs 1 Z 5 und Abs 3 UVP-G 2000 grundsätzlich Parteistellung im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren. Da jedoch während

der öffentlichen Auflage, vom 13. Juli 2023 bis 25. August 2023, keine Stellungnahme abgegeben wurde, hat die Stadt Linz ihre Parteistellung verloren.

Mit E-Mail vom 21. November 2023 wies der Magistrat der Stadt Linz, Bau- und Bezirksverwaltung Mitte, betreffend einen Maßnahmenvorschlag des Sachverständigen für Boden, Grundwasserchemie und Abfall daraufhin, dass der Landeshauptmann von Oberösterreich die zuständige Behörde nach dem AWG und ALSAG ist und nicht der Magistrat der Stadt Linz.

Die Anmerkung wurde von der Behörde berücksichtigt.

Mit weiterem Schreiben der Stadt Linz vom 2. Mai 2024 wurde der Behörde ein umwelttechnisches Gutachten vom 30. April 2024 mit dem Ergebnis, dass die Schallauswirkungen der neu geplanten Retarder sowie auch der neuen 29 Zielgleisbremsen einer kritischen Prüfung auf Reduzierung unterzogen werden soll, übermittelt. Es wurden dazu in der Folge ergänzende Ermittlungen durchgeführt (vgl. Punkt 1.7. der Begründung).

## **7. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Entscheidung basiert auf dem durchgeführten Ermittlungsverfahren, insbesondere auf den eingereichten Änderungsunterlagen, dem vorgelegten Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 12. April 2023 und der auf diesen Unterlagen aufbauenden ergänzten Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 6. November 2023.

Die erkennende Behörde erachtet die vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen der Sachverständigen für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurde insbesondere ausreichend dargestellt, dass die beantragten Änderungen in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgüter ausgelöst werden.

Zu den gemäß UVP-G 2000 beurteilungsrelevanten Themen wurde die Ergänzung zur Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen eingeholt. Hinsichtlich der Mitwirkung der Bestimmungen für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde als fachliche Grundlage das übermittelte Gutachten gemäß § 31a EisbG herangezogen. Die von der Behörde herangezogenen Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materiellen Genehmigungsverfahren besitzen, als allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige eingetragen sind oder auch wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren ho. - sondern auch bei anderen Behörden und dem Bundesverwaltungsgericht als Gutachter beigezogen wurden. Die Ersteller des Gutachtens gemäß § 31a EisbG erfüllen die jeweils dafür erforderlichen Voraussetzungen des Eisenbahngesetzes.

Die Gutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen ge-

hen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (ergänzende Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des AVG.

Inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen und Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen konnte nicht erkannt werden.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

## **8. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigsvoraussetzungen des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigsvoraussetzungen erfüllt sind.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid gegen den sie sich richtet und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.



Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet unter <https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html> bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

### **Hinweis zur Gebührenpflicht:**

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (VwG-Eingabengebührverordnung - VwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, idF BGBl. II Nr. 273/2023, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

#### **Ergeht an:**

##### **1. ÖBB-Infrastruktur AG**

GB Projekte Neu-/Ausbau  
Projektleitung OÖ2  
Bahnhofstraße 3, 4020 Linz

vorab per E-Mail an: [thomas.fruhmann@oebb.at](mailto:thomas.fruhmann@oebb.at); [karl.hartleitner@oebb.at](mailto:karl.hartleitner@oebb.at);  
[christina.roll@oebb.at](mailto:christina.roll@oebb.at); [andreas.netzer@oebb.at](mailto:andreas.netzer@oebb.at) und  
[dieter.altenburger@jarolim.at](mailto:dieter.altenburger@jarolim.at)

##### **2. Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft**

Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat  
Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen)  
Stubenring 1, 1010 Wien

vorab per E-Mail an: [ii11@bmaw.gv.at](mailto:ii11@bmaw.gv.at)

#### **Nachrichtlich:**

##### **3. Stadt Linz**

pA Magistrat der Stadt Linz  
Bau- und Bezirksverwaltung (BBV) Mitte  
Neues Rathaus, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz

per E-Mail an: [bbv@mag.linz.at](mailto:bbv@mag.linz.at) und [andrea.erhart@mag.linz.at](mailto:andrea.erhart@mag.linz.at)

**4. Oberösterreichische Landesregierung**

pA Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht  
als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000  
Kärntnerstraße 10 -12, 4021 Linz

per E-Mail an: [auwr.post@ooe.gv.at](mailto:auwr.post@ooe.gv.at)

**5. Oberösterreichische Umweltschutzbehörde**

Kärntnerstraße 10 -12, 4021 Linz

per E-Mail an: [uanw.post@ooe.gv.at](mailto:uanw.post@ooe.gv.at)

**6. Landeshauptmann von Oberösterreich**

pA Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung Wasserwirtschaft  
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Kärntnerstraße 10 -12, 4021 Linz

per E-Mail an: [pl.ww.post@ooe.gv.at](mailto:pl.ww.post@ooe.gv.at)

**7. Umweltbundesamt GmbH**

Referat Umweltbewertung  
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien

per E-Mail an: [uvp@umweltbundesamt.at](mailto:uvp@umweltbundesamt.at)

**8. Herr Hans Hörlsberger**

per E-Mail an: [hans.hoerlsberger@gmx.at](mailto:hans.hoerlsberger@gmx.at)

**9. Freiland Umweltconsulting ZT GmbH**

zH Herr Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler  
Liechtensteinstraße 63/19, 1090 Wien

per E-Mail an: [o.rathschueler@freiland.at](mailto:o.rathschueler@freiland.at)

**10. Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie**

Abteilungen I/Präs2, IV/IVVS3 und V/11  
Im H a u s e

Im Zuge des ELAK-Einsichtsverkehrs

Für die Bundesministerin:

Mag. Simon Ebner-Bachmann