TONNINGER | RIEGLER | MAIERHOFER
RECHTSANWÄLTE

Dr. Bernhard Tonninger
Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M.
Mag. Werner Maierhofer

Rilkeplatz 8, 1040 Wien
T +43 1 218 44 40 40
F +43 1 218 44 40 88
office@trmr.at
www.trmr.at

EINSCHREIBEN
An den
Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 11
1010 Wien

Wien, am 17.02.2010
AZ 5/10

Beschwerdeführer: Bürgerinitiative Admont - Lassein – Althofen – Lind
Bürgerinitiative Stein - Drauquerung
Bürgerinitiative DG Srejach
Bürgerinitiative Peratschitzen – St. Lorenzen

sämtl. vertreten durch:

DR. LORENZ E. RIEGLER, LL.M.
RECHTSANWALT
Rilkeplatz 8 T +43 1 218 44 40 40
1040 Wien F +43 1 218 44 40 88
office@trmr.at R151678

Vollmacht erteilt

Belangte Behörde: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (Oberste Eisenbahnbaubehörde)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

wegen: Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau
Eisenbahnrechtliche Genehmigung

Beschwerde

gemäß Artikel 131 Absatz 1 Z 1 B-VG

3-fach
Einzahlungsbeleg der Pauschalgebühr im Original
1 Bescheidabschrift
1 Beilage (3-fach)

Die Bürgerinitiativen „Admont - Lassein – Althofen – Lind", „Stein – Drauquerung", „DG Srejach", und „Peratschitzen – St. Lorenzen" geben durch ihre Vertreter zunächst bekannt, dass sie Dr. Lorenz E. Riegler, Rechtsanwalt in 1040 Wien, Rilkeplatz 8, mit ihrer rechtsfreundlichen Vertretung betraut haben; dieser beruft sich ausdrücklich auf die erteilte Vollmacht.

Gegen den in Abschrift beigelegten Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (Oberste Eisenbahnbaubehörde), Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820284/0021-IV/SCH2/2009, erheben die Beschwerdeführer durch ihren umseits ausgewiesenen Rechtsvertreter innerhalb offener Frist

Beschwerde

an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Artikel 131 Absatz 1 Z 1 B-VG und zwar wegen Rechtswidrigkeit aufgrund von Verfahrensmängeln und wegen Rechtswidrigkeit aufgrund seines Inhaltes.

1. Zur Rechtzeitigkeit, Zulässigkeit und Legitimation der Beschwerdeführer:

1.1. Der Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (Oberste Eisenbahnbaubehörde), Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820284/0021-IV/SCH2/2009, wurde im Internet verlautbart und in der Folge am 7.1.2010 im Amtsblatt und dann in zwei Kärntner Tageszeitungen kundgemacht. Die am 17.2.2010 zur Post gegebene Beschwerde ist daher jedenfalls rechtzeitig.

1.2. Gegen den angefochtenen Bescheid ist ein weiteres ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig. Der Instanzenzug ist erschöpft. Die Angelegenheit ist auch nicht im Sinne des Art. 133 B-VG von der Zuständigkeit des VwGH ausgeschlossen und die Beschwerde daher gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG zulässig.

1.3. Die Beschwerdeführer sind Bürgerinitiativen im Sinne des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000. Als solche nahmen diese Personengruppen im beschwerdegegenständlichen Verfahren vor den Verwaltungsbehörden als Parteien (§ 19 Abs. 1 Z. 6 U-VPG 2000) teil und sind berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Die Beschwerdeführer repräsentieren insgesamt rund 1800 Personen, die von dem geplanten Vorhaben unmittelbar betroffen sind. Den Beschwerdeführern ist es im Rahmen ihrer Intervention nicht darum gegangen, das Projekt zu verhindern, sondern durch ihre Einflussnahme zu verbessern, vor allem im Hinblick auf den Nachbarschutz und Umweltschutz.

Die beschwerdeführenden Bürgerinitiativen hatten im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden somit Parteistellung nach Maßgabe der §§ 19 und 24h UVP-G 2000 (in der hier anzuwendenden Fassung) mit der Berechtigung, die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften - wegen möglicher Einwirkungen des UVP-pflichtigen Vorhabens auf die hinter der Bürgerinitiative stehenden natürlichen Personen - als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen (vgl. hiezu *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-G, 2. Auflage, Rz 26 zu § 19, Seite 213, sowie VwGH vom 18.10.2001, Zl. 2000/07/0229).

Nach der genannten Judikatur ist der Begriff „Umweltschutzvorschriften" nicht auf Normenbereich eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen, vielmehr gelten als solche jene Vorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- und Einwirkungen dienen (vgl. *Altenburger/Wojnar*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, Rz 279 und 428 und auch VwGH 25.11.2008, Zl. 2008/06/0026).

Mit dieser Beschwerde wird – zusammengefasst – vorgebracht, dass mit dem angefochtenen Bescheid Umweltschutzvorschriften, auf deren Einhaltung die Beschwerdeführer ein subjektives Recht haben, verletzt wurden, insbesondere auch die Voraussetzungen des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 nicht eingehalten wurden.

2. Sachverhalt:

2.1. Aufgrund des Ergebnisses eines Trassenverordnungsverfahrens sowie des Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.4.2006, BGBl. II Nr. 140/2006, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

2.2. Die ÖBB Infrastruktur Bau AG hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 8.4.2008, GZ.: NA-PLK4-8760-6-08-kr, Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit. b in Verbindung mit §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) und der Rodungsbewilligung gemäß § 185 Abs 6 in Verbindung mit §§ 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG) gestellt.

Beim gegenständlichen Abschnitt der Koralmbahn handelt es sich um ein durchgehendes Neubauprojekt mit einer Länge von ca. 19 km, das im Osten an den Abschnitt „Aich – Mittlern" der Koralmbahn anschließt. Die Eisenbahnstrecke verläuft in Lage leicht versetzt parallel und kreuzend der bestehenden Eisenbahnstrecke Bleiburg – Innichen und umfasst insbesondere die Errichtung der Eisenbahnbrücken über die Jaunfeld-Straße L128a und den Globasnitzbach, die Errichtung der Haltestelle Mittlern und des Überholbahnhofs Mittlern, im Bereich dessen Ostkopfs die Anbindung an die Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen mit der Haltestelle Mittlern erfolgt, weiters die Errichtung der Eisenbahnbrücken über zwei Gemeindestraßen, Mittlerner Straße L128 bei Pribelsdorf, Pribelsdorfer Straße, Trkiengraben, Roschitzgraben und Gösselsdorfer Seebach.

Im Anschluss daran folgen die Errichtung der Grünbrücke Kühnsdorf, des Bahnhofs Kühnsdorf, der Eisenbahnbrücke Peratschitzen und der Grünbrücke Peratschitzen. Darauf folgt die Errichtung des Eisenbahntunnels Srejach, der Eisenbahnbrücke über den Klopeiner Bach sowie der Eisenbahntunnel Untersammelsdorf und Stein.

Nach Querung der Drau mit einer weiteren Eisenbahnbrücke folgt der Eisenbahntunnel Lind und bindet der gegenständliche Abschnitt in weiterer Folge in den bestehenden, eingleisig in Betrieb befindlichen Abschnitt „Althofen/Drau – Klagenfurt" ein.

2.3. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverhandlung wurde am 27. und 28.1.2009 in St. Kanzian am Klopeiner See durchgeführt. Die beschwerdeführenden Bürgerinitiativen haben im gesamten Verfahren umfassende Einwendungen erhoben und wurden die Einwendungen mittels privater Gutachten und fachlicher Stellungnahmen untermauert.

2.4. Mit Bescheid vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820284/0021-IV/SCH2/2009, hat die belangte Behörde den nunmehr angefochtenen Bescheid erlassen und der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die wasserrechtliche Bewilligung und die Rodungsbewilligung für den beantragten Bauabschnitt erteilt und die Einwendungen der Beschwerdeführer abgewiesen, zurückgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

3. <u>Beschwerdepunkte:</u>

3.1. Die Beschwerdeführer erachten sich durch den angefochtenen Bescheid in ihrem Recht auf richtige Anwendung der Vorschriften über die Bewilligung einer Eisenbahnanlage verletzt. Dies betrifft insbesondere die Vorschriften des UVP-G 2000, des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) und des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG).

3.2. Des weiteren erachten sich die Beschwerdeführer durch den angefochtenen Bescheid in ihrem Recht auf richtige Anwendung der Vorschriften über das Verwaltungsverfahren und damit in ihrem Recht verletzt, dass sie als Partei einem gesetzmäßigen Verwaltungsverfahren iSd AVG unterzogen werden.

3.3. Geltend gemacht wird daher die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufgrund seines Inhaltes sowie infolge der Verletzung von Verfahrensvorschriften.

4. Beschwerdegründe:

4.1. Rechtsgrundlagen

Der angefochtene Bescheid der belangten Behörde beruht auf folgenden Rechtsgrundlagen bzw. steht (im Wesentlichen) in nachstehendem normativem Zusammenhang:

§ 31f Eisenbahngesetz 1957 lautet:

„Genehmigungsvoraussetzungen

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann."

Die Abs. 1 und 2 des § 24h UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 84/2004 lauten:

„Entscheidung und Nachkontrolle

(1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

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

(2) Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Eisenbahnvorhaben (§ 23b sowie Anhang 1 Z 10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen."

Weiters ist die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. 415/1993 anzuwenden.

4.2. Zur Rechtswidrigkeit infolge von Verfahrensmängeln

4.2.1. *Unrichtige Verfahrensart*

Zunächst ist auszuführen, dass im vorliegenden Fall nicht die richtige Verfahrensart eingehalten wurde. Um den Anforderungen des Gemeinschaftsrechtes zur Umweltverträglichkeitsprüfung gerecht zu werden, hätte das materielle Verfahren insgesamt nach dem III. Abschnitt des UVP-G 2000 abgeführt werden müssen. Denn einerseits ergibt sich bereits aus der Judikatur des VwGH (21.10.2003, 2003/06/0078), dass die Erlassung einer Verordnung (wie hier) keine Genehmigung iSd der UVP-Richtlinie darstellt und andererseits sind die maßgeblichen Bestimmungen der UVP-Richtlinie (RL 85/337/EG, insb. die Art. 2 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 1) unmittelbar anwendbar. Dies im Gegensatz zu den Ausführungen der belangten Behörde aus Seite 25 des angefochtenen Bescheides.

Dazu kommt, dass die genannte Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 19 Z. 3 lit. b UVP-G 2000, der hier eine Ausnahme von der Durchführung einer UVP vorsieht, dem Gemeinschaftsrecht widerspricht. Sollte dieser Widerspruch für den Verwaltungsgerichtshof nicht offenkundig sein, wird angeregt, dieser Frage im Wege eines Vorabentscheidungsverfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zu klären.

Die Rechtswidrigkeit der Unterlassung der Durchführungen eines UVP-Verfahrens (nach dem III. Abschnitt des UVP-G 2000) ergibt sich auch klar aus den Feststellungen des angefochtenen Bescheides. Einerseits wird als Begründung der Einhaltung der Vorschriften über die UVP ausgeführt, dass ohnehin im Trassenverordnungsverfahren eine UVP durchgeführt worden sei. Die Beschwerdeführer waren bekanntlich in diesem Verfahren nicht ausreichend beteiligt. Dazu kommt, dass die zwingenden Auflagen der UVE im Trassenverordnungsverfahren nunmehr nicht mehr eingehalten werden und außerdem das Projekt mehrfach geändert wurde. Es liegt daher ein anderes Vorhaben zur Beurteilung vor, dessen Auswirkungen auf die Umwelt in einer anderen Weise zu beurteilen gewesen wäre, was aber eine vollständige (neue) UVP im Bescheidbewilligungsverfahren (unter Beteiligung der Beschwerdeführer) erforderlich gemacht hätte. Dies hat die belangte Behörde unterlassen, sodass der angefochtene Bescheid schon aus diesem Grund mit Rechtswidrigkeit belastet ist.

Wenn die belangte Behörde schließlich auf Seite 26 des angefochtenen Bescheides ausführt, § 24h Abs. 1, 2 und 5 UVP-G 2000 wäre nur insoweit anzuwenden, als diese Vorschriften für den Wirkungsbereich der Behörde maßgeblich sind, wird der Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht klar aufgezeigt: denn dies führt letztlich dazu, dass die Einwendungen der Beschwerdeführer nur im eisenbahnrechtlichen und wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren relevant sind, nicht aber zB im Verfahren nach dem Forstgesetz 1975 für die Rodungsbewilligung. Aber auch in diesem Bereich des materiellen Rechts können Umweltschutzvorschriften verletzt werden (vgl. dazu US 17.4.2009, 5A/2008/24-19, RdU 2009/86, S. 139). Im Rahmen eines UVP-Verfahrens (nach dem III. Abschnitt) wäre aber auch der Bereich „Forstrecht" auf fachlicher Ebene aufzuarbeiten gewesen und hätten die Beschwerdeführer auch diesbezüglich als Parteien teilnehmen und Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht vorbringen können.

4.2.2. Mangelhaftes Ermittlungsverfahren

Die Parteien (darunter auch die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See) haben im Laufe des Verfahrens mehrere fachliche Stellungnahmen bzw. Privatgutachten vorgelegt.

Dies betrifft fachliche Stellungnahmen seitens Dipl.-Ing. Robert Unglaub, insbesondere vom 20. November 2008 und in der mündlichen Verhandlung und das Gutachten der ARC systems research GmbH, HESINA, W. (2004): EINSCHÄTZUNG DER AUSWIRKUNGEN DER KORALMBAHN IM GEMEINDEGEBIET VON St. Kanzian und die Stellungnahme der Technische Universität Wien, MACOUN, TH. (2004): STELLUNGNAHME ZU DEN ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGEN DER Koralmbahn, sowie Auswirkungen der Trassenführung im Gemeindegebiet von St. Kanzian.

Die belangte Behörde hat diese Gutachten nicht ausreichend gewürdigt, sodass der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet ist.

4.2.3. Fehlerhafte Trassenauswahl

<u>Voraussetzungen</u>

Sowohl in der UVE als auch im Umweltverträglichkeitsgutachten sind die wesentlichen Gründe aus Umweltsicht darzulegen, die zur Auswahl der gewählten Trassenvariante geführt haben (§§ 6 und 24c Abs. 5 UVP-G 2000). Das bedeutet, es sind neben der für die Umweltverträglichkeitsprüfung eingereichten Variante auch andere zweckmäßige Varianten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zumindest grob zu prüfen. Hierbei sind auch weitere Rechtsmaterien berührt, die entweder

- in Form von Verbotstatbeständen z.B. einer bestimmten Trassenführung entgegenstehen (z.B. Verbot in der engeren Schutzzone eines Wasserschutzgebiets Baumaßnahmen vorzunehmen) oder
- auf eine Optimierung der Maßnahmen im Hinblick auf die Geringhaltung negativer Auswirkungen auf bestimmte Schutzinteressen abzielen.

Relevant für die Trassenauswahl im Bereich der Gemeinde St. Kanzian sind in diesem Zusammenhang vor allem naturschutzrechtliche Regelungen und die SchIV.

So sind erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets oder auch nur der lokalen Populationen von Anhang IV-Arten zu vermeiden (§ 24b KNatschG bzw. Art. 12, 13 und 16 FFH-Richtlinie). Vermeidung bedeutet in diesem Zusammenhang vor allem auch die Wahl einer anderen Trasse, die geringere oder keine negativen Auswirkungen auf die zu schützenden Lebensräume und Arten hat.

In § 5 Abs. 1 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) findet sich eine Regelung, die grundsätzlich, im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit, dem Lärmschutz der Wohnbevölkerung durch eine geeignete Trassenwahl und sonstige bauliche Maßnahmen Vorrang vor (baulichen) Lärmschutzmaßnahmen einräumt: Diese Bestimmung lautet:

„Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, dass Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist."

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bereits bei der Auswahl einer Trassenvariante im Hinblick auf ihre Umweltwirkungen im Bereich Lärmschutz und im Bereich Naturschutz, rechtliche Grundsätze der SchIV und der FFH-Richtlinie bzw. des Kärntner Naturschutzgesetzes (K-NSG 2002) zu beachten sind, was aber unterlassen wurde.

Die Trassenauswahl

Das Trassenauswahlverfahren erfolgte in mehreren Stufen, die mit der Identifizierung verschiedener möglicher Trassenvarianten begann, im weiteren Verlauf zu einer grundsätzlichen Trassenentscheidung führte und anschließend in die Phase der so genannten Trassenoptimierung überging.

Kernstück des Verfahrens war die Wirkungsanalyse, die die verschiedenen zur Wahl stehenden Trassen für folgende thematischen Bereiche vergleichend bewertet hat:

- Umwelt und Raumwirkungen
- Verkehr und Technik
- Kosten

Im Bereich Raum / Umwelt wurden folgende Kriterien berücksichtigt (UVE MAPPE 2: BERICHT PROJEKTSGESCHICHTE / TRASSENAUSWAHL, S. 50-54):

- Begrenzung der Lärmbelastung für Siedlungsflächen
- Erhaltung der räumlichen Zusammengehörigkeit der Ortschaften
- Minimierung des Bodenverbrauchs, der Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes
- Minimierung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten, wertvollen Landschaftselementen / Biotopen sowie der Flora und Fauna
- Erhaltung der Funktion von Jagdwirtschaft/Wildökologie
- Minimierung der Beeinträchtigung schützenswerter Gebiete nach Wassergesetz, vorhandener Wassernutzungen und der Oberflächengewässer sowie der Grundwasservorkommen
- Sicherstellung der schadlosen Ableitung des Wassers (HQ 100)
- Minimierung des negativen Einflusses auf die Land- und Forstwirtschaft
- Erhaltung von Freizeit- und Erholungszonen

Die zur Auswahl stehenden Trassenvarianten wurden unter Verwendung dieser Zielkriterien sowie der Kriterien aus den Themenbereichen Verkehr / Technik und Kosten bewertet. Im Gesamtergebnis wurde die Variante 1 C (Drauquerung durch das Natura 2000 und Naturschutzgebiet „Völkermarkter Stausee") mit Abstand an erster Stelle gereiht.

	Variante 1 A	**Variante 1 B**	**Variante 1 C**
Verkehr / Technik	2,6	2,4	2,4
Kosten	1,4	1,0	1,0
Raum / Umwelt	3,4	4,0	5,2

Zielerfüllungsgrade der einzelnen Trassenvarianten (vgl. UVE MAPPE 2: BERICHT PROJEKTSGESCHICHTE [TRASSENAUSWAHL], S.59-61)

Gegenüber der schließlich ausgewählten Trasse 1 B wurde diese Variante hinsichtlich der Kosten und der verkehrlichen und technischen Funktionserfüllung als gleichwertig beurteilt.

Insbesondere in Bezug auf das Kriterium Siedlungsraum und Lebensqualität, das auch den gesundheitlich relevanten Bereich Lärmimmissionen umfasst sowie im Bereich Naturraum und Ökologie wurde die Trasse als wesentlich verträglicher eingeschätzt.

Diese fachliche Beurteilung wurde jedoch bei der Entscheidung der Trassenauswahl nicht berücksichtigt. Als Begründung für die Wahl der insbesondere im Hinblick auf Lärmschutz sowie Ökologie und Landschaft mit Abstand nur zweitgereihten Trasse werden politische und rechtliche Probleme angegeben. In einem Schreiben an die HL-AG vom März 2000 teilt die Abt. 20, Landesplanung mit, dass

1. „....zum jetzigen Zeitpunkt ....“ eine Bereitschaft des Regierungskollegiums zur Aufhebung des Naturschutzgebiets nicht gegeben ist und
2. ein positiver Ausgang einer Schutzgebietsverträglichkeitsprüfung nach FFH-Richtlinie an der auch die EU zu beteiligen ist, nicht abzusehen sei. (vgl. BD. 17: TEILGUTACHTEN ÖKOLOGIE, S.4-5)

Vorbringen

Die für die vergleichende Bewertung der Trassenvarianten verwendeten fachlichen Kriterien und Parameter sind plausibel und entsprechen grundsätzlich der „guten fachlichen Praxis“. Hinsichtlich der europarechtlichen Artenschutzbestimmungen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie (umgesetzt in § 24b KTN-NSG 2000) wurden jedoch wesentliche rechtlich vorgegebene fachliche Fragen nicht beachtet. So hätte zumindest grob überprüft werden müssen, ob und in welchem Ausmaß die verschiedenen zu beurteilenden Trassenvarianten die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des Art 12 FFH-Richtlinie bzw. Art. 5 Vogelschutzrichlinie verletzen. Diese Fragen wurden jedoch weder im Trassenauswahlverfahren, noch im UVP-Verfahren und auch nicht im eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren behandelt. Sie hätten jedoch in einer der Vorplanungsebene angemessenen fachlichen Tiefe schon im Trassenauswahlverfahren beachtet werden müssen, da bei Erfüllung einer der Verbotstatbestände (z.B. Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie) entsprechend Art. 16 FFH-Richtlinie andere „vernünftige“ Projektlösungen geprüft werden müssten, mit dem Ziel die negativen Auswirkungen auf die geschützten Arten zu vermeiden oder zu verringern.

Die Ebene der Trassenauswahl ist in diesem Zusammenhang entscheidend, da hier festgelegt wird, welcher Raum bzw. welche Lebensstätten der Arten künftig in Anspruch genommen werden sollen.

Auch die Einschätzung des Verfahrensrisikos hinsichtlich der Durchquerung des Schutzgebiets „Völkermarkter Stausee" ist sehr problematisch. Die Erforderlichkeit das Naturschutzgebiet aufzuheben bzw. die EU-Kommission im Rahmen der Naturverträglichkeitsprüfung nach Art. 6 FFH-Richtlinie bzw. § 24b K-NSG 2002 beizuziehen, hängt ausschließlich von der Beantwortung folgender Sachfragen ab:

- Stellt der Eingriff durch den Bau und Betrieb einer Eisenbahnbrücke eine nachhaltige Beeinträchtigung der mit dem Naturschutzgebiet verfolgten Schutzzwecke dar (§ 24 Abs 3 K-NSG 2002)?
- Stellt der Eingriff eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele des Natura 2000-Gebiets dar (§ 24b KNatschG)?

Die Beurteilung dieser Sachfragen lässt sich nur durch fachliche Untersuchungen klären. Mit hoher Wahrscheinlichkeit kann lediglich davon ausgegangen werden, dass der Bau der Brücke mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgebiet einhergehen wird. Diese wären jedoch zeitlich begrenzt und daher, insbesondere bei einer entsprechenden ökologischen Begleitung der Baumaßnahmen, wahrscheinlich tolerierbar (weil nicht nachhaltig).

Die Nachhaltigkeit und Erheblichkeit der Auswirkungen infolge des Bahnbetriebs sind dagegen viel schwieriger einzuschätzen. Schutzzweck bzw. Schutzobjekte des Gebiets sind Zugvögel, die in den Herbst-, Frühjahr- und Wintermonaten die Flachwasserzonen aufsuchen. Ohne Details des Brückenbauwerks (z.B. Anzahl der Brückenpfeiler, Bauhöhe, Lärmbelastung, Unfallgefahr für die Vögel durch den Bahnbetrieb) zu kennen, lassen sich hier keine verlässlichen Aussagen machen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass nach vorliegenden Unterlagen (KÄRNTNER NATURSCHUTZBERICHTE 7/2002, S. 5-10) ein Großteil der vorkommenden schützenswerten Vogelarten als „nicht signifikant" eingestuft werden (39 Arten). Diese wären bei einer Naturverträglichkeitsprüfung nicht zu berücksichtigen. Für 7 Vogelarten werden allerdings signifikante Vorkommen dokumentiert.

Im Vergleich zu anderen Natura 2000-Gebieten deren Schutzzweck sich auf seltene und gefährdete Lebensräume oder ganzjährig vorkommende Arten bezieht, kann in diesem Fall von einem verhältnismäßig geringen Risiko ausgegangen werden.

Fest steht, dass diese Brücke, nach Einschätzung der Gutachter der Wirkungsanalyse zur Trassenauswahl, weniger gravierende Auswirkungen auf die Landschaft, Biotope sowie Flora und Fauna hat, als die ausgewählte Trasse 1 B, obwohl diese nicht durch ein Naturschutz bzw. Natura 2000-Gebiet führt. Auch das TEILGUTACHTEN ÖKOLOGIE, BD. 17 (S. 5) stellt fest, „...dass aus Sicht der Ökologie die schließlich gewählte Variante nicht die optimale ist.". Diese Beurteilung wird vom zuständigen Amtssachverständigen (ASV), Prof. Dr. Grabher auf der öffentlichen Erörterung nochmals bekräftigt: „ Von Seiten der Ökologie gibt es die ganz klare Aussage, dass die Variante 1C von Seiten der Naturwerte her und der Berührung und Störung der Naturwerte her vorzuziehen gewesen wäre. Das ist eine ganz klare Aussage." ....." Aber noch einmal, die Variante 1C schneidet aus der Sicht des Naturschutzes, aus der Sicht der Naturwerte, um einiges besser ab als die anderen Varianten". (PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ERÖRTERUNG, S. 49+50).

Wie bereits erläutert, ist die Variante 1C auch aus Gründen des Lärmschutzes allen anderen Varianten vorzuziehen. Gleichzeitig schneidet sie im Bereich Verkehr / Technik und Kosten gleich gut ab wie die ausgewählte Trasse 1B. Die Wahl der aus Lärmschutzgründen schlechteren Trasse verletzt somit den Grundsatz des § 5 Abs. 1 SchIV. Demnach sind die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau (dazu zählt auch die Wahl der Trasse) so zu gestalten, dass jedenfalls bei gleichen Kosten und gleicher verkehrlicher und technischer Funktionalität, Lärmbeeinträchtigungen so weit wie möglich herabgesetzt werden.

Bei gleichem verkehrlichen / technischem Nutzen und gleichen Kosten zweier Varianten besteht somit die Pflicht, die weniger lärmbelastende Variante zu bauen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass keine anderen wichtigen öffentlichen Interessen dieser Variante entgegenstehen.

Aus diesem Grund hätte die Trassenentscheidung erst dann getroffen werden dürfen, wenn aufgrund von Fachgutachten geklärt gewesen wäre, ob die Trasse 1C den Schutzzweck und die Ziele des Schutzgebiets „Völkermarkter Stausee" erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Da die Verträglichkeit der Variante mit dem Natura 2000-Gebiet jedoch nie genauer untersucht wurde, liegt hier eine fehlerhafte und unvollständige Sachverhaltsermittlung im Hinblick auf die zu treffende Variantenentscheidung vor. Wie sich im Rahmen des UVP-Verfahrens inzwischen herausgestellt hat, ist die gewählte Trasse 1B gerade aus Lärmschutzgründen als umweltunverträglich einzustufen.

Ein weiterer schwerer Mangel des Trassenauswahlverfahrens liegt in der generellen Nicht-Beachtung der Verbotstatbestände des europarechtlichen Artenschutzes. Aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungsprozesses wäre es aus der Sicht aller Beteiligten jedoch am günstigsten, nicht etwa den gesamten Planungsprozess noch einmal aufzurollen, sondern durch eine Einhausung des gesamten Streckenabschnitts die Lärmprobleme und damit Umweltverträglichkeitsprobleme zu lösen.

Aus diesem Grund wird angeregt, beim Verfassungsgerichtshof ein Verordnungsprüfungsverfahren anhängig zu machen und die Aufhebung der Trassenverordnung 4.4.2006, BGBl. II Nr. 140/2006 wegen Gesetzwidrigkeit zu beantragen.

Im Sinne der Prüfung der Umweltverträglichkeit wäre die belangte Behörde daher verpflichtet gewesen, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassen vor allem im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu prüfen (vgl. dazu VfGH vom 13.12.2007, VfSlg. 18.322/2007). Dies hat die belangte Behörde unterlassen, sodass sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet hat.

4.2.4. Zwingende UVP-Auflagen nicht umgesetzt

Im Rahmen der UVP zur Erlassung der Trassenverordnung wurden von den UVP-Gutachtern sogenannte „zwingende Maßnahmen" formuliert, die für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren, wie z.B. das Eisenbahnverfahren, als bindende Vorgaben beachtet und umgesetzt werden müssen. Dies ist unterblieben, sodass der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet ist.

Sie stellen gleichzeitig die Voraussetzung für die Beurteilung des Projekts als „umweltverträglich" dar.

Die Überprüfung der Umsetzung anhand der Gutachten der EP und des Berichts der Mappe 1 „AUFLAGEN/MAßNAHMEN AUS DEM UVP-VERFAHREN" (EL 1101) hat ergeben, dass eine ganze Reihe von Auflagen nur sehr mangelhaft oder gar nicht umgesetzt werden. Im folgenden werden in einer Liste (exemplarisch) jene „zwingenden Maßnahmen", die nur unzureichend berücksichtigt wurden, dargestellt Dabei ist beachtlich, dass der Verfassungsgerichtshof (vgl. dazu VfGH vom 13.12.2007, VfSlg. 18.322/2007) bereits erkannt hat, dass die sogenannten zwingenden Maßnahmen in Form von Auflagen erst in den spezialgesetzlichen Genehmigungsverfahren festzusetzen sind. Da dies nicht erfolgt ist, wurden auch die Anhörungsrechte der Beschwerdeführer verkürzt bzw. deren Informationsrechte beschränkt (vgl. VfSlg. 16.242/2001).

In der linken Spalte ist der Wortlaut der Auflage, in der mittleren Spalte der Wortlaut der Stellungnahme der „Planergruppe ÖBB" wiedergegeben. In der rechten Spalte werden die Widersprüche dargelegt.

lfd Nr	**Auflage / Maßnahme gem. UVP**	**Stellungnahme Planergruppe/ ÖBB**	**Widersprüche**
72	Im Detailprojekt ist nachzuweisen, dass durch die Einleitung der Drainagewässer aus der Grünbrücke Peratschitzen keine unzulässigen Auswirkungen auf das Feuchtgebiet eintreten.	In der Bauphase wird im Bereich der Grünbrücke / Grüntunnels Peratschitzen (Objekt MA 16) mit erheblichen quantitativen Auswirkungen unterstromig (nördlich) des Bauwerks auf Quellfassungen und Grundwasseraustrittstellen gerechnet. Erwartet werden örtliche Veränderungen der Austrittsstellen bzw. ein Trockenfallen von Austrittsstellen. Bedingt sind diese erheblichen Auswirkungen durch die, entlang des Objekts sowie in Teilbereichen der Überschüttung zu setzenden bodenverbessernden Maßnahmen Rüttelstopfverdichtungen), die unter das Grundwasserdruckniveau einbinden. Dies betrifft insbesondere auf den nördlichen Dammfußbereich der Überschüttung zwischen ca. km	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Nach Aussage der gutachterlichen Stellungnahme des Hydrogeologen Dr. Lueger (Lueger 2009) lassen die im Einreichprojekt für die Grünbrücke Peratschitzen (Objekt MA 16 gegenüber dem UVP-Projekt neu geplanten Rüttelstopfverdichtungen gravierende Auswirkungen auf das Grundwasser erwarten. Sie wurden bisher im UVP-Verfahren nicht geprüft bzw. bewertet und widersprechen der zwingenden UVP Maßnahme, da, wie der Stellungnahme der Planergruppe zu entnehmen ist, zumindest bauzeitlich sehr

		103,82 und ca. km 103,87 zu. Hier finden sich freie Quellaustritte und ein Teil der ausgedehnten Vernässungszone westlich von Peratschitzen (Moor Peratschitzen). D.h. es werden örtliche Verlagerungen der freien Quellaustritte erwartet, aber keine mengenmäßige Reduktion in den Schüttungen. Für die Betriebsphase sind keine quantitativen Auswirkungen prognostiziert. Qualitative Auswirkungen durch das Zusickern von getrübten Bauwässern sowie durch die umfangreichen Betonier- und Fundierungsarbeiten sind in der Bauphase möglich. In der Betriebsphase werden keine qualitativen Auswirkungen erwartet. (siehe Geologisch - hydrogeologisches Gutachten, Einlage 14101)	wohl erhebliche Auswirkungen auf den Wasserzustrom des Feuchtgebiets zu erwarten sind. Es ist somit nicht auszuschließen, dass Moorkörper und Moorvegetation und damit das Ökosystem Moor beeinträchtigt bzw. geschädigt werden. Moore sind jedoch nach § 8 KTN-NSG 2000 sowie Art 9 Bodenschutzprotokoll der Alpenkonvention streng geschützt.
107	An allen Immissionsbereichen bzw. –punkten, an denen die bestehende Lärmimmission < 35 dB(A) beträgt und eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um >10 dB(A) errechnet wurde, sollte im Freiraum (1,5m) die Lärmimmission 45 dB(A) nicht übersteigen. Werden für die oberen Stockwerke (5m) höhere Lärmimmissionspegel prognostiziert [> 45 dB(A)], so soll dieser Lärm durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude gemindert werden. Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert. Dies gilt für die bestehenden Objekte, da zum Zeitpunkt der Errichtung dieser Objekte, der Bau der Koralmbahn nicht aktuell war und die Zuweisung der Räume für die Schlafzimmer ohne Rücksicht auf Lärmquellen erfolgen konnte.	Als Grundlage für diese zwingende Maßnahme ist entspr. SV Marth der gemessene LAeq heranzuziehen. Bei Objekten die sich im Nahbereich der freien Strecke befinden, wurden entsprechende Maßnahmen gesetzt (z.B. Ortschaft Schreckendorf). Nicht voll umgesetzt werden kann diese Maßnahme r.d.B. bei Schreckendorf für die trassennahen Freizeitobjekte am Stauseeufer. Hier sind passive Maßnahmen erforderlich. Eine Zunahme der Lärmimmission von 20dB ist im Projektgebiet nicht gegeben. Die Maßnahmen werden im Technischen Bericht Schall beschrieben. (Einlage 12102, 12200)	**Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** Außer den von der Planergruppe der ÖBB erwähnten Objekten gibt weitere Objekte, wo die Auflage nicht erfüllt wird
118	Ergeben die Prognoseberechnungen trotzdem einen höheren	Der Grenzwert nach SCHIV wird im gesamten Projektgebiet eingehalten (Einlage 12100)	**Zwingende Maßnahme voraussichtlich nicht erfüllt.**

	Wert, so ist in diesem Bereich eine regelmäßige schalltechnische Kontrolle nötig. Bei längerfristigen (ab vier Wochen) Überschreitungen des o.a. Grenzwertes um bis zu 5 dB soll zum Schutz der Bevölkerung mindestens das Wochenende keine Lärm-produzierenden Arbeiten getätigt werden. Die Schallpegel sollten für diese Zeit (Wochenende) L Aeq £ 50 dB für den Tag und LAeq £ 45 dB für die Nacht betragen.		Diese Maßnahme betrifft nicht, wie von der Planergruppe behauptet, den Betriebslärm, sondern den Lärm während der Errichtungsphase. Im Technischen Bericht Schall (EL 12102) wird im Kapitel „zwingende Maßnahmen des UVP-Verfahrens (S. 6-8) diese Maßnahme nicht genannt und ist somit nicht Bestandteil der Einreichplanung bzw. der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung. Auch im Bericht Baukonzept (EL 10101) wird diese Maßnahme nicht erwähnt.
153	Abschnitt 9: Peratschitzen inkl. Grünbrücke (km 7,96 - 8,43): Zur Minimierung der Auswirkungen auf das Ortsbild von Peratschitzen wird bei der Errichtung der Grünbrücke eine in Etappen gegliederte Fertigstellung zwingend vorgeschrieben. Für die Bepflanzungsmaßnahmen bei der Grünbrücke ist ein Bepflanzungskonzept mit Angabe von Mindestgrößen der Pflanzen auszuarbeiten, damit gewährleistet ist, dass nach einer Anwuchszeit von 2 Jahren der visuelle Effekt einer intakten Landschaft erzielt wird.	Die Etappenweise Herstellung der Grünbrücke kann aus geotechnischen Gründen nicht durchgeführt werden. Die Gestaltung Böschungsflächen sowie die ökologischen Ausgleichsflächen werden in der Landschaftspflege-rische Begleitplanung behandelt; Auf eine Einbindung dieser Planung (Maßnahmen) in die LBP wird Rücksicht genommen. (Einlage: 11103)	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Es wird keine plausible Begründung für die Nicht-Beachtung dieser Maßnahme gegeben. Als Umweltfolge ist mit einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu rechnen,
229 / 230	Abschnitt 8: Tunnel Srejach (km 7,34 - 7,96) und Abschnitt 10: Kühnsdorf inkl. Grünbrücke (km 8,43 - 10,51): Zur Vermeidung von zu großen Landschaftswunden wird eine etappenweise Fertigstellung mit sofortiger Rekultivierung der Oberfläche im Zusammenhang mit dem EFNr. 25 zwingend vorgeschrieben.	Diese Maßnahme (etappenweiser Bau) kann aus bau- und geotechnischen Gründen nicht berücksichtigt werden. Eine möglichst schnelle Fertigstellung und Begrünung wird angestrebt. Vorgaben zur Begrünung finden sich im Landschaftspflegerischen Be-gleitplan (Einlage: 11103);	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Es wird keine plausible Begründung für die Nicht-Beachtung dieser Auflage gegeben. Als Umweltfolge ist u.a. mit verstärkter Staub-entwicklung zu rechnen.
243	Schutz der Buschenschenke in Seebach vor Lärmbelastungen: Entlang	Lärmschutzmaßnahmen für Landesstraßen, die verlegt werden müssen, sind nur nach Maßgabe der für Landesstraßen gültigen	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Die erhöhte Lärmbelastung ist

	der zur Buschenschenke in Seebach näherrückenden Seeberg- u. Mittlerner-Straße (insbesondere Bereich des Kreisverkehrs) sind landschaftsangepasste Lärmschutzwände zu errichten.	Lärmschutzvorschriften durchzuführen.	eindeutig eine projektbedingte Folgewirkung.
254	Abschnitt 1: Althofen (km 0,068 – 1,15) und Abschnitt 3: Drauquerung (km 1,64 – 2,80): Für die Rodungsflächen in den Katastralgemeinden Wölfnitz und Admont-Lassein sind Ersatzaufforstungsflächen in Natur zur Wiederherstellung der Waldfunktionen im Verhältnis von 1:1 bereitzustellen.	Betreffend das Erfordernis von Ersatzaufforstungsflächen wird auf die Bestimmungen des § 18 Abs. 3 ForstG 75 verwiesen und kann in diese gesetzlichen Bestimmungen nicht eingegriffen werden.	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Sie kann ohne weiteres im Rahmen der Rodungsbewilligung erfüllt werden, da davon auszugehen ist, dass sie fachlich begründet bzw. aus fachlicher Sicht erforderlich ist. Aus dem Rodungsbescheid geht nicht hervor, ob die zwingende Maßnahme umgesetzt worden ist.
276	Die Versorgung der Wässer aus der Wasserhaltungsmaßnahme für den Tunnel Srejach ist für ein allfällig folgendes eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren im Detail darzulegen.	Die Versorgung (Ableitung) der Wässer aus der Wasserhaltung für die Errichtung des Tunnel Srejach wurde Geologisch Hydrogeologischen Gutachten nicht behandelt. Die Ableitung der Wässer aus Wasserhaltungsmaßnahmen sind üblicherweise Gegenstand nachfolgender Wasserrechtlicher Verfahren und nicht im EB-Einreichprojekt abzuhandeln.	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Der ergangene eisenbahnrechtliche Bescheid vom 22.12.2009 beinhaltet auch die wasserrechtliche Bewilligung. Dieser ist demnach ohne Einhaltung dieser zwingenden Maßnahme des UVP-Verfahrens ereilt worden.
301	Abschnitt 1: Althofen (km 0,068 - 1,15): Sowohl der in der Planung vorgesehene und als zwingende Maßnahme zu errichtende Wild- und Wegdurchlass bei km 0,17 als auch der dringend empfohlene Wellblechdurchlass im Bereich km 0,6 – 0,7 ist mit einem Blendschutz in Form von Lärmschutzwänden mit mindestens 2 m Höhe und 150 m vor und nach den Brückenobjekten in Längsrichtung der HL-Trasse auszustatten.	Grundsätzlich werden alle Wildquerungsmöglichkeiten mit Blendschutz ausgestattet. Der Wild und Wegdurchlass bei km 0,17 entfällt (= der Tunnel Lind stellt einen höherwertigeren Wildwechsel dar), der Wellblechdurchlass (km 0,6 - 0,7) bleibt erhalten. Maßnahmen in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthalten (Einlage; 11103)	**Zwingende Maßnahme „Wild- und Wegdurchlass bei km 0,17" nicht erfüllt. Dringende Empfehlung „Wellblechdurchlass" erfüllt.** Der Wilddurchlass bei km 0,17 wird durch den UVP-Gutachter mit der Bedeutung dieses Bereichs für den internationalen und überregionalen Wildwechsel begründet. Neben dem Linder Berg hat diese hohe Bedeutung eben auch der Bereich entlang des Althofer Baches bei km 0,17 (s. UVP-Teilgutachten „Jagd, Wildökologie" S. 4). Durch die Waldausstattung besteht hier lt. UVE-Vorlage „noch eine der letzten Möglichkeiten" für Wildtiere im Großraum entlang einer N-S-Achse zu wandern. In diesem Zusammenhang wird auf bestätigte Bärensichtungen im Nahbereich verwiesen. Sämtliche im Rahmen der

			UVE geplanten Wilddurchlässe sind nach UVP-Gutachter als Mindestvoraussetzung zu sehen "*um untragbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wildtier und Lebensraum zu vermeiden.*" Die Nicht-Erfüllung dieser zwingenden Maßnahme wird mit der Anpassung an den „Stand der Technik" in Form der inzwischen neu erlassenen RVS 04.03.12 - Wildschutz begründet. Richtlinien sind jedoch ihrem Wesen nach generelle und für ganz Österreich gültige fachliche Normierungen. Sie können somit nicht auf regionale Verhältnisse eingehen, die aufgrund ihrer außergewöhnlichen Bedeutung andere Beurteilungsmaßstäbe erfordern. Insofern kann ein detailliertes Fachgutachten, wie das UVP-Gutachten durchaus dem Stand der Technik entsprechen, obwohl es von den normierenden Vorgaben abweicht. Die vom UVP-Gutachter gewählten Formulierungen (s.o.) im Zusammenhang mit der Beurteilung der Bedeutung des Wilddurchlasses bei km 0.17 „*..Mindestvoraussetzung um untragbare Beeinträchtigungen zu vermeiden...*" betonen die fachliche Unerlässlichkeit dieser Maßnahme aufgrund eines konkreten örtlichen Befundes, die nicht durch allgemein normative Vorgaben überwunden werden können.
307	Abschnitt 7: Klopeiner Seebach (km 6,90 - 7,34) – Die Errichtung von durchgehenden Lärmschutzwänden mit mindestens 2 m Höhe im gesamten Brückenbereich sowie vor und nach der Brücke entlang der HLTrasse und im Bereich der Dammlage der HL-Trasse wird zwingend vorgeschrieben. Begründet wird dies damit, dass gleichzeitig auch ein	Im Bereich der Querung des Klopeiner Seebaches ist eine Amphibienleitanlage (Amphibienleitzaun) vorhanden. Dieser Leitzaun kann bei entsprechender Ausführung auch als Leitstruktur für den Fischotter dienen, dies wird im Rahmen des LBP angestrebt.	**Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** Der Lärmschutz wird nicht gewährleistet, ist jedoch ebenfalls zwingend erforderlich.

	Blendschutz für den Brückendurchlass entsteht und im Besonderen auch ein mögliches Fischottervorkommen das Einwechseln des Wildtieres im Bereich der HL-Trasse unterbindet. Aus diesem Grunde müssen die Lärmschutzwände auch fest mit dem Boden verbunden sein, um ein Durchschlüpfen des Fischotters zu verhindern.		
316	Die kombinierten Wildunterführungen sind mit mindestens 2 m hohen Lärm- und Blendschutzwänden auszustatten, die vor und nach den Brücken-objekten jeweils 150 m auf freier Strecke entlang der HL-Trasse führen müssen. Mit einer besonders hohen Lärmimmission ist in Brückenbereichen zu rechnen. Aus wildökologischer Sicht ist daher die Errichtung von Lärm-(und Blendschutz-) Wänden auf Brü-ckenobjekten, die die Funktion von Wilddurchlässen haben, sowie vor und nach Brückenobjekten entlang der HL-Trasse, zwingend notwendig. Die Höhe der Lärm-(und Blendschutz-) Wände hat mindestens 2 m zu betragen. In ihrer Länge sind sie zumindest 150 m vom Brücken-mittelpunkt aus in beide Richtungen und zu beiden Seiten zu errichten. Diese Maßnahme wird damit begründet, dass ein Wildwechsel durch einen Wilddurchlass erwartungsgemäß durch den störenden Einfluss Lärm (wie Kunstlicht, vor allem nachts) von Wildtieren abgebrochen wird und diese die Flucht ergreifen. Die Funktion der Wilddurchlässe wäre	An jenen Kunstbauten die nicht aufgrund von Lärm-schutzmaßnahmen mit Lärmschutzwänden ausgestattet sind werden Blendschutzwände (2m hoch) angebracht.	**Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** (s. 307)

	damit schwer beeinträchtigt. Der Lärm- (und Blend-)Schutz vor und nach den Brückenobjekten erfüllt gleichzeitig in Abschnitten ohne Wildzaun die Funktion einer Leiteinrichtung.		
310	Abschnitt 10: Kühnsdorf inkl. Grünbrücke (km 8,43 - 10,51) – Die lt. UVE-Projektvorlage geplante Schaffung von Wildleitstrukturen entlang den Ufern des Gösselsdorfer Seebaches sowie eine strukturreiche Gestaltung der Ufer selbst wird im Hinblick auf ein mögliches Fischottervorkommen zwingend notwendig gefordert. Zusätzlich wird ein strukturreicher Steinwall mit verbindenden Baumstämmen in Längsrichtung des Gösselsdorfer Baches bei der östlichen Berme und östlichen Uferregion unter der geplanten Eisenbahnbrücke zwingend vorgeschrieben. Um eine Gefahr bei einem möglichen Fischottervorkommen im Bereich der B 82 Seeberg Bundesstraße zu vermeiden, wird zwingend vorgeschrieben, die westliche Berme im Nahebereich der Führung der Straße durch einen glatten Betonwall bzw. senkrechte Betonwand mit einer Höhe von etwa 1,20 m so zu gestalten, dass ein Wechsel des Fischotters auf die Fahrbahn auszuschließen ist. Hinsichtlich der letztgenannten Maßnahme ist ein Einvernehmen mit dem Erhalter der Bundesstraße herzustellen.	Wird im Rahmen landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt (Einlage: 11103). Die fischottergerechte Ausstattung des Gewässers wird im Rahmen der Neugestaltung des Gösselsdorfer Baches geplant. Eine bauliche Trennung (1,2 m hohe Betonwand) von der Strasse wird nicht berücksichtigt. Als Schutzmaßnahmen werden offene Strukturen (Wiesen) im Randbereich der Strasse geplant (Sichtraum erhöht), die Fahrgeschwindigkeit ist darüber hinaus in diesem Bereich gering (Unterführung im Siedlungsbereich, anschließend folgt ein Kreisverkehr).	**Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** Der Straßentod stellt die häufigste Ursache für Fischotterverluste dar. In der Fachliteratur wird einhellig die Ansicht vertreten, dass Fischotter durch den Straßenverkehr ganz besonders gefährdet sind. Sie können das Tempo von Fahrzeugen nicht einschätzen. Tendenziell bedeutet eine geringe Fahrgeschwindigkeit zwar die Verminderung des Risikos, viel entscheidender ist jedoch das Verkehrsaufkommen. Untersuchungen haben gezeigt, dass erst bei Verkehrsstärken unter 1.000 Kfz/24 h das Risiko stark abnimmt. Bereits bei 4.000 – 7.000 Kfz/24 h ist schon ein sehr hohes Risiko gegeben.
326	Im Sinne der generellen Zielsetzung einer Beschränkung der Baufahrten laut UVE und	Laut Baukonzept wird der Massentransport fast gänzlich auf der Fläche der zukünftigen Bahnanlage durchzuführen. Ein	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Eine Begründung wird nicht gegeben bzw. ist nicht

	einer weiteren Reduktion der Umweltbelastungen sowie einer möglichst großen Entlastung des Ortsgebietes von St. Kanzian wird die Abwicklung der erforderlichen Massentransporte über die Bahnlinie entsprechend der Projektergänzung für die Bauphase gefordert.	gleisgebundener Transport ist aus logistischen Gründen nicht vorgesehen. Baukonzept Pkt. 1.2.	nachvollziehbar. Es ist mit zusätzlichen Umweltbelastungen zu rechnen (Staub u. Lärm).
327	Aufbauend auf die in der UVE definierten Aufgaben des Baumanagements hinsichtlich der geplanten Ausgleichsmaßnahmen und Auflagen soll eine neutrale, unabhängige Kontakt- und Ombudsstelle eingerichtet werden.	Die Abstimmungen während der Planungsphase erfolgen direkt mit der PL der ÖBB Bau AG bzw. den beauftragten Planern und Gutachtern. Die Gemeinden wurden schon in der Planungsphase intensiv eingebunden. Die bisherigen Abstimmungen zu Planungsdetails und Tourismusmonitor wurden jeweils konsensual gelöst. Die ÖBA und das Baumanagement dienen auch als Ansprechstelle während der Baudurchführung und üben auch die Funktion der Kontakt- und Ombudsstelle während der Bauausführung aus.	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Die „zwingende Maßnahme" sieht unmissverständlich vor, dass die Aufgabe der Konliktminderung zwischen Projektwerber und Anrainern von einer neutralen und unabhängigen Kontakt- und Ombudsstelle zu übernehmen ist. Die ÖBA (örtliche Bauaufsicht) und das Baumanagement sind direkt vom Projektwerber eingesetzte bzw. beauftragte Firmen, die den Interessen ihres Auftraggebers vertraglich verpflichtet sind. Sie können die Aufgabe einer neutralen und unabhängigen Ombudsstelle keinesfalls erfüllen. Sie würden von den Anrainern und betroffenen als „verlängerter Arm" des Projektwerbers empfunden werden, was einer vertrauensvollen Zusammenarbeit abträglich wäre. Zwischen der ÖBA /Baumanagement des Projektanten und der Ombudsstelle ist klar zu trennen und dies muss auch nach außen hin deutlich werden. Sonst verfehlt diese Einrichtung klar ihr Ziel.
330	Aufbauend auf die geplanten Ausgleichsmaßnahmen insbesondere hinsichtlich Erholung und Landschaftsbild laut UVE soll ein „sanftes Erschließungskonzept" entlang des Trassennahbereiches erstellt werden, bei dem die touristischen Erfordernisse hinsichtlich Wandern, Radfahren, Fischerei, Wassererlebnis,	Die durch das Projekt berührten touristischen Einrichtungen werden im Projekt berücksichtigt bzw. werden die möglichen touristischen Nutzungen flächenmäßig ausgewiesen. Aktuelle und mögliche zukünftige touristische Projektansätze z.B. im Bereich des Drauufers wurden in die Detailplanung soweit möglich berücksichtigt. Darüber hinaus gehende zukunftsweisende Konzepte liegen nicht im Verantwortungsbereich des	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Durch den Bau und Betrieb der Koralmbahn entsteht für den betroffenen Trassennahbereich aus touristischer Sicht aufgrund von Lärmimmissionen, der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Barrierewirkung der Trasse eine völlig neue Situation. Sinn und Zweck der Maßnahme ist es, aufgrund dieser

	etc. in Kooperation mit den touristischen Akteuren untersucht und umgesetzt werden sollen.	Projektwerbers.	Beeinträchtigungen mit Hilfe von Konzepten einen Ausgleich bzw. eine alternative Entwicklung zu initiieren. Es geht hier somit nicht um irgendwelche neuen zukunftsweisenden Projekte, sondern um eine nachhaltige und vorausschauende touristisch sinnvolle Bewältigung von projektbedingten Veränderungen und Beeinträchtigungen des Erholungsraums. Daher ist die Projektwerberin im Sinne dieser zwingenden Maßnahme auch in der Pflicht, in enger Kooperation mit der Gemeinde und den touristischen Akteuren ein zukunftsweisendes Konzept zu erarbeiten und umzusetzen.
333	Erstellung eines touristischen Konzeptes zur Vorbereitung und Bewerbung eines möglichen Baustellentourismus entlang der HL –Strecke, Berücksichtigung der notwendigen Erfordernisse im Baustellenbetrieb.	Im Rahmen der Baustellenorganisation der ÖBB Bau AG wird auch auf die Möglichkeit von Baustellenbesuchen Bedacht genommen. Eine aktive Angebotsentwicklung und Bewerbung kann nur in Kooperation mit den Standortgemeinden realisiert werden.	**Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** Diese Auflage kann erst dann als erfüllt betrachtet werden, wenn seitens der Projektwerberin aktiv auch an einem Konzept gearbeitet wird. Dies ist bisher nicht geschehen und offensichtlich auch nicht beabsichtigt.
334	Besondere Berücksichtigung von Tourismusbetrieben lt. Tourismusmonitor im engeren, betroffenen Trassenumfeld für die Unterbringung und Verköstigung von Baustellenpersonal.	Die Unterbringung und Verköstigung des Baustellenpersonals ist nicht Verfahrensgegenstand. Eine Koordination zwischen Baufirmen und Vermietern wird angestrebt. Grundlage dazu ist die Befragung der Betriebe im Rahmen des Tourismusmonitors.	**Zwingende Maßnahme teilweise erfüllt.** Die Befragung der betroffenen Betriebe ist bereits erfolgt. Unter anderem wird in dem Fragebogen des Tourismusmonitors auch nach dem Interesse des Betriebs an einer Unterbringung von Baustellenpersonal gefragt. Somit müssen bereits Ergebnisse vorliegen. Diese Auflage gilt jedoch erst dann als erfüllt, wenn mit den Betrieben die Interesse haben, verbindliche Vereinbarungen getroffen werden, dass sie jedenfalls bei der Unterbringung und ggf. Verpflegung von Baustellenpersonal, im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten, berücksichtigt werden.
336	Erhaltung und Ausbau der Rad- und Wanderwegverbindung von km 0,0 entlang der HL-Strecke bis km 0,8	Das bestehende Rad- und Wanderwegenetz wird nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wieder hergestellt. Ein darüber hinaus gehender Ausbau der	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Der Ausbau der Rad- und Wanderwegeverbindung ist ein verpflichtenden Teilbeitrag im

	und längs der aufgelassenen Bahnstrecke zur Drau im Rahmen des geplanten Rückbaues und Anbindung an die Tainacher Brücke entlang des Westufers.	Wander- und Radwege ist nicht vorgesehen. Die mögliche Folgenutzung von Teilbereichen des Dammkörpers für Radwege ist – soweit nicht für andere Zwecke der ÖBB erforderlich - im Rahmen eines eigenen Verfahrens nach §29 zu klären.	Rahmen des Ausgleichs der projektbedingten Eingriffe in das UVP-Schutzgut „Tourismus". Diese Pflicht trifft die Projektwerberin als Verursacherin des Eingriffs.
337	Erhaltung und Ausbau der Rad- und Wanderwegverb entlang der aufgelassenen Bahnstrecke im Rahmen des geplanten Rückbaues und Berücksichtigung beim Umbau des Wirtschaftsweges bei km 1,9.	Siehe 336.	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt.** Siehe 336.
366	Infolge der neuen Lage des Bahnhofes Kühnsdorf kommt es zu Verkehrsverlagerungen im innerörtlichen bzw. regionalen Verkehr. Sämtliche straßenbaulichen Anlagen sind auf Grundlage eines zu erstellenden Verkehrskonzeptes zu planen.	Wird im Zuge der straßenrechtlichen Einreichung und Bauausführung berücksichtigt. Es wird auf das straßenrechtliche Verfahren verwiesen.	**Zwingende Maßnahme voraussichtlich nicht erfüllt.** Die Erstellung eines Verkehrskonzepts aufgrund der Veränderungen der Verkehrsströme ist nicht Aufgabe einer straßenrechtlichen Einreichplanung. Vielmehr ist diese konzeptionelle Ebene vom Verursacher der Verkehrsverlagerungen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Projekts zu bearbeiten.
439 / 442	Zum Schutz der gefährdeten Gelbbauchunken im Einflussbereich der Trasse (Peratschitzen) werden folgende Maßnahmen zwingend vorgeschrieben: Erstellung eines langfristigen Biotopmanagementplanes und Sicherung seiner Durchführung über das Bestehen der ökologischen Bauaufsicht im engeren Sinne hinaus. In diesem Erhaltungsplan wird das Absammeln adulter Tiere und Kaulquappen vor Beginn der Bauarbeiten und Verbringen in geeignete gesicherte Lebensräume bzw. Schaffung solcher (periodische Kleingewässer) vorzusehen sein. 442: zwingende Erhaltung des Lebensraums der Gelbbauchunke.	Der genannte Standort ist aufgrund der Änderung der Trassenlage massiv betroffen (Straßenanbindung Peratschitzen, Zufahrtswege zur Strecken, Wasserbauliche Maßnahmen und Brückenverkürzung um 1 Feld)! Der Gelbbauchunken-Lebensraum wird gänzlich zerstört und muss ersetzt werden. Die Gelbbauchunken werden vor Baubeginn in einen neu angelegten Feuchtlebensraum umgesiedelt (Einlage 11103; Maßnahme A-Gn 006) Die Durchführung ist von der ökologischen Bauaufsicht zu begleiten!	**Zwingende Maßnahme nicht erfüllt** (Erhalt des Lebensraums). **Zwingende Maßnahme nur teilweise erfüllt.** Das Gelbbauchunken-Habitat wird im Zuge der geänderten Planung nunmehr gänzlich zerstört. Ersatzlebensraum wird zwar geschaffen, jedoch voraussichtlich ohne Gewährleitung der europarechtlich zu fordernden Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität.

4.2.5. *Mangelhafte Ermittlungen zum Tierartenschutz*

Anhang IV Arten nach FFH-Richtlinie und die Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie unterliegen einem strengen Schutzregime. So ist u.a. verboten

- alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten,
- jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten,
- die absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern.

Nach Rechtssprechung des EUGH ist unter dem Begriff „absichtlich" auch jede Form von Eingriffen aufgrund von geplanten Aktivitäten wie z.B. Bauprojekten zu verstehen. Im Einwirkungsbereich des geplanten Projekts kommen eine Vielzahl dieser Tierarten vor. Den Darstellungen der UVE / UVP und EP ist zu entnehmen, dass allein 5 Amphibienarten, verschiedene Fledermausarten und eine große Zahl der besonders geschützten Anhang I Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie von den Auswirkungen des Projekts direkt oder indirekt betroffen sind. Auch ist insbesondere dem UVP-Gutachten von Prof. Grabherr zu entnehmen, dass viele dieser Arten und ihre Lebensräume (einschl. ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten) vorhabensbedingt erheblich beeinträchtigt werden.

Aus dem dem Gutachten zu Grunde liegenden Fragenkatalog (laut Prüfbuch) geht jedoch hervor, dass die europarechtlichen Verbotstatbestände bei der Beurteilung dieser Beeinträchtigungen keine Rolle gespielt haben. Keine einzige der Fragen geht auf diese Tatbestände ein. Der durchaus gründliche und umfangreiche Fragenkatalog bezieht sich ausschließlich auf die klassischen Schutzbestimmungen und Ausgleichsregelungen des nationalen Naturschutzrechts (in diesem Fall das Kärntner Naturschutzgesetz).

Da beispielsweise durch Errichtung und Betrieb des Vorhabens eine Fülle von Fortpflanzungs- und Ruhezonen von europarechtlich geschützten Tierarten zerstört oder beeinträchtigt werden, ist davon auszugehen, dass in vielen Bereichen zumindest dieser Verbotstatbestand erfüllt wird.

Ob diese Verbotstatbestände durch Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität entsprechend den Vorgaben des EU-Leitfadens zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse (EU KOMMISSION 2007) vermieden werden könnten, ist auch im Rahmen des Eisenbahnrechtlichen Verfahrens nicht untersucht worden, obwohl zu diesem Zeitpunkt dieser Leitfaden schon veröffentlicht war.

Gleichfalls ist auch die Frage nicht geklärt worden, ob z.B. entsprechend Art. 16 FFH-Richtlinie andere Projektvarianten und Lösungen, die keine oder geringfügigere Konflikte mit den europarechtlichen Tierartenschutzbestimmungen aufweisen, möglich sind. Art 16 sieht nämlich vor, bevor das sogenannte Ausnahmeverfahren zur Überwindung der Verbote ergriffen wird, zunächst zu prüfen, ob es andere „vernünftige" weniger artenschutzschädliche Projektvarianten gibt (z.B. Trassenverschiebung, andere Varianten der Straßenplanung, Änderung der räumlichen Lage begleitender technischer Einrichtungen usw.). Diese Prüfung betrifft in erster Linie die eisenbahntechnische bzw. Straßenplanung und sollte zumindest aus fachlicher Sicht und auch aus Sicht eines sinnvollen und zweckmäßigen Planungs- bzw. Genehmigungsablaufes im Rahmen des Trassenentscheidungsverfahrens bzw. der UVP, spätestens jedoch während des eisenbahnrechtlichen Verfahrens abgearbeitet werden.

Durch die Nichtbeachtung der europarechtlichen Kriterien und Bestimmungen des Artenschutzes im gesamten UVE/UVP und EP-Verfahren ist ein schwerwiegender Mangel des bisherigen Gesamtverfahrens gegeben. Die belangte Behörde hätte diesbezüglich ein Ermittlungsverfahren durchzuführen gehabt, was sie aber unterlassen hat.

4.2.6. Straßenvarianten Ortszufahrt Peratschitzen

Abweichend vom bisherigen Planungsstand der UVE und UVP soll die Anbindung der Ortschaft Peratschitzen an die L116 nunmehr nicht mehr als Unterführung unter den Bahnkörper erfolgen, sondern als Überführung, die ausgehend vom nördlichen Bereich des Siedlungskörpers am östlichen Ortsrand um diesen herumgeführt wird und nach Überquerung der Bahngeleise auf der Grünbrücke Richtung SW in die L116 mündet.

Diese Projektsänderung wird mit quantitativen Grundwasserproblemen begründet, die beim Bau der Unterführung entstehen würden. Im Folgenden werden die beiden Varianten hinsichtlich ihrer Wirkungen auf Hydrogeologie und Grundwasser sowie auf den Verkehr untersucht.

Hydrogeologie / Grundwasser - Voraussetzung:
Darstellungen in den Unterlagen zu UVE, UVP und zum eisenbahnrechtlichen Verfahren

Die örtlichen hydrogeologischen Verhältnisse sind nach Aussagen des GEOTECHNISCH-HYDROGEOLOGISCHES GUTACHTENS (S.174) (Mappe 14 der Einreichunterlagen des Eisenbahnverfahrens) durch sandige Stillwassersedimente gemäß „Schichtkomplex D" geprägt. Abschnittsweise können die überlagernden quartären Kiese und Sande des „Komplexes C" bis knapp unter das Gründungsniveau reichen. Das Grundwasserniveau verläuft im Bereich der Stillwassersedimente minimal ca. 2,0 m unter Bauwerk UK.

Im Bereich Peratschitzen verläuft die Trasse in minimal ca. 90 m Entfernung nördlich der Fassung der Peratschitzenquelle (QU-SX1). Dabei ist – entsprechend den, aus der Simultanmessung der Grundwasserdruckniveaus, abgeleiteten Strömungsrichtungen - die Trasse jedenfalls außerhalb des Zustrombereiches zur Quellfassung situiert. (ebenda, S.132-133)

„Das Grundwasserspiegelgefälle ist im unmittelbaren Zustrombereich zu den Quellen Titscholl und Peratschitzen in der Größenordnung von 5 % anzunehmen. Gegen Süden nimmt das Gefälle rasch auf Werte um ca. 1 % ab. Westlich der "Hochfläche" des Grundwasserniveaus bei Kühnsdorf treten Gefälle im Grundwasserspiegel um ca. 1,5 % auf." (ebenda, S. 71):

Im TEILGUTACHTEN GRUNDWASSERSCHUTZ der UVP finden sich Hinweise auf die Notwendigkeit der Einbindung der Bauwerksunterkante der geplanten Unterführung unter das Grundwasserniveau. In diesem Zusammenhang müssten weitere geohydrologische Erkundungsmaßnahmen zur Klärung von Detailfragen durchgeführt werden.

Das TEILGUTACHTEN GEOLOGIE UND HYDROGEOLOGIE der UVP trifft bzgl. der zu erwartenden quantitativen Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die geplante Straßenunterführung folgende Aussage (S. 145):

*„Weder für die Straßenunterführung noch den Grüntunnel sind nach Fertigstellung quantitative Beeinträchtigungen zu erwarten. Es ist von **„keiner"** Restbelastung auszugehen."*

Im Gegensatz dazu stehen die Aussagen des GEOTECHNISCH-HYDROGEOLOGISCHEN GUTACHTENS der Einreichunterlagen des Eisenbahnverfahrens (S. 254):

„Vorab wird auf eine maßgebende Planungsänderung im gegenständlichen Abschnitt gegenüber der UVP-Phase im Hinblick auf eine Vermeidung erheblicher quantitativer Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld eingegangen.
Die im Rahmen der UVP-Phase geplante Ausführung einer Straßenunterführung Peratschitzen würde entsprechend den weiterführenden Untersuchungen (zwingende UVP-Maßnahme) über eine Länge von ca. 150 m bis maximal ca. 4,0 m unter das Grundwasserdruckniveau in den Stillwassersedimenten einbinden.
Die Zielsetzung, den Grundwasserabstrom durch die Baumaßnahmen so wenig wie möglich zu verändern, kann durch eine Straßenunterführung daher nicht erfüllt werden. Insbesondere sind die erforderlichen Gründungsmaßnahmen (Tieffundierung mit Bohrpfählen) mit zu berücksichtigen, die eine erheblich tiefere Einbindung in den Grundwasserkörper als das eigentliche Unterführungsbauwerk erwarten lassen.
Die zu befürchtenden Auswirkungen in Form von Änderungen in der Grundwasserströmungsrichtung sind durch Kommunikationsmaßnahmen nicht technisch zuverlässig zu reduzieren. In diesem Zusammenhang sind erhebliche Auswirkungen durch eine "Kanalisationswirkung" durch das Bauwerk, d.h. eine konzentrierte Grundwasserableitung in Richtung der Ortschaft Peratschitzen, zu erwarten. Das Unterführungsbauwerk wurde daher durch eine Überführung der Straße (S50G, Verbindung Peratschitzen Süd) ersetzt."

Aus geotechnisch/hydrogeologischer Sicht sind nach Ansicht des Gutachters die voraussichtlich auftretenden „Kanalisationswirkungen" und damit Änderungen der Grundwasserströmungsrichtung in Richtung Ortschaft Peratschitzen technisch nicht zuverlässig beherrschbar, so dass die Unterführungslösung praktisch als umweltunverträglich zu bezeichnen wäre.

Eine etwas andere Sichtweise findet sich im TECHNISCHEN BERICHT STRAßENBAU (Mappe 2 Techn. Bericht Straßenbau, S. 51). Hier wird die o.g. „Kanalisationswirkung" nicht als technisch praktisch unbeherrschbar dargestellt, sondern als **schwierig** und **unwirtschaftlich** bezeichnet.

Aussagen des Hydrogeologischen Sachverständigen Dr. Lueger:
Im Auftrag der einschreitenden Bürgerinitiativen (welche als vereinigte Bürgerinitiativen unter dem Namen Kopeiner See – Turner See auftreten) wurde von Dr. Lueger eine fachliche Stellungnahme zu den hydrogeologischen Risiken und Auswirkungen auf das Grundwasser der ursprünglichenVariante „Unterführung" erarbeitet. Die Stellungnahme kommt zu dem Schluss, dass bei Verwirklichung der ursprünglichen Variante „Unterführung" mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse gerechnet werden muss:

„Die ursprünglich geplante Straßenunterführung Peratschitzen ist auf Grundlage der im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren vorgelegten geotechnisch-hydrogeologischen Erkenntnisse mit konventionellen bautechnischen Methoden realisierbar.
Die bautechnischen Schwierigkeiten sind jedenfalls bedeutend geringer anzusetzen als bei anderen Bestandteilen des eingereichten Bahnprojekts, wie z.B. dem Tunnel Srejach.
Die Auswirkungen der Straßenunterführung Peratschitzen auf die Umwelt und das Grundwasser sind beherrschbar. Während der Bauphase ist (nach den Bewertungsmaßstäben der UVP) bei entsprechender Bauausführung mit „mäßigen", nach Abschluss der Bauarbeiten mit „geringen" Einwirkungen zu rechnen. Ihre Auswirkungen auf Umwelt und Grundwasser sind bei entsprechender Bauausführung geringer oder ähnlich zu bewerten wie bei anderen Bestandteilen des eingereichten Bahnprojekts, z.B. dem Tunnel Srejach." (LUEGER 2009, S. 15-16)

Auf S. 14 führt Dr. Lueger aus:

„Der Vergleich zwischen der Straßenunterführung Peratschitzen und dem Tunnel Srejach zeigt eindrücklich, dass der größere und längere Eisenbahntunnel
- bei ähnlichen und tw. komplexeren geotechnisch-hydrogeologischen Verhältnissen bautechnisch machbar ist
- und zu deutlich einschneidenderen Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere das hydrogeologische Umfeld führt.
Es besteht daher kein Zweifel, dass die ursprünglich geplante Straßenunterführung Peratschitzen aufgrund des aktuellen Kenntnisstandes mit

herkömmlichen bautechnischen Maßnahmen realisierbar ist und ihre Auswirkungen auf die Umwelt besser beherrschbar und akzeptabler sind als jene des Tunnels Srejach.
Die von der Bürgerinitiative geäußerte Vermutung, dass der geplante Verzicht auf die Straßenunterführung vorwiegend monetär motiviert ist und eine technische Begründung nur vorgeschoben wird, ist nicht von der Hand zu weisen. Darauf deuten auch die unterschiedlichen Begründungen im Geologisch-Hydrogeologischen Gutachten und im Technischen Bericht Verkehrsprojekt Straße hin."

Verkehrswesen / Raumordnung - Voraussetzung

Im Bestand erfolgt die nächste Anbindung der Ortschaft Peratschitzen an eine Landesstraße in südlicher Richtung über die Eisenbahnbrücke an die L 116. Von der Mitte der Siedlung beträgt die Entfernung zum Kreuzungsbereich mit der L 116 ca. 500 m. Hier befindet sich auch eine Bushaltestelle.

Die „Variante Ost" weist zur L 116 und damit auch zur Bushaltestelle - ebenfalls von der Mitte der Siedlung gerechnet - eine Streckenlänge von rund. 900 m auf. D.h. die zurückzulegende Entfernung verdoppelt sich beinahe und beträgt nunmehr ca. 400 m mehr. Bei der ursprünglichen UVP-Variante „Tunnel" verlängert sich der Weg um ca. 150 m auf 650 m.

Der Vergleich der zu bewältigenden Steigungen, die auch ein Maß für die funktionelle Qualität und Zweckmäßigkeit einer Straßenverbindung sind, führt zu folgendem Ergebnis: die Tunnelvariante weist Steigungen zwischen 4 und 7 % auf, die Variante Ost bis zu 9 %. (ST. KANZIANER ZEITUNG 09/06).

Die Werte für die Bestandsstrecke sind nicht bekannt, dürften jedoch etwa ebenfalls bis zu 9 % betragen. Im TEILGUTACHTEN STRAßENVERKEHRSWESEN / VERKEHRSPLANUNG der UVP wird die Verträglichkeit der zum damaligen Zeitpunkt geplanten Tunnelvariante wie folgt beurteilt (S. 104):

„Die Verkehrsverbindungen werden grundsätzlich in geeigneter Weise wieder hergestellt. ....
Durch die direkte Anbindung der Ortszufahrt Peratschitzen an die Kreuzung der L116 St. Kanzianer Straße mit der L119 Klopeinersee Straße ist eine Verbesserung der des örtlichen Straßennetzes gegeben. ..... Für den nicht motorisierten Verkehr stellt der Straßentunnel infolge Länge und Steigung aber eine erhebliche Beeinträchtigung dar."

Zur Hydrogeologie und zum Grundwasser - Vorbringen:
Aus den gutachterlichen Äußerungen zur hydrogeologischen Verträglichkeit bzw. Machbarkeit der vorliegenden Unterlagen zur UVE, UVP und dem eisenbahnrechtlichen Verfahren ergibt sich kein klares Bild. Vielmehr sind widersprüchliche Aussagen festzustellen.

Die Einschätzung des hydrogeologischen Gutachtens des Eisenbahnverfahrens, dass der Bau der Eisenbahnunterführung bzgl. des Grundwasserhaushalts praktisch technisch nicht machbar ist, erscheint wenig plausibel. In Anbetracht einer Vielzahl von Straßen und Eisenbahnprojekten in Österreich, aber auch in anderen europäischen Ländern, die ebenfalls immer wieder auch geologisch/hydrogeologisch schwierige Abschnitte durchqueren, zeigt die Praxis, dass das Problem von Stau- und Sunkeffekten auch in wesentlich größeren Dimensionen als im gegenständlichen Fall technisch beherrscht werden können. Eine nähere Begründung, warum technische Maßnahmen nicht greifen würden, wird nicht gegeben.

Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass der Sachverständige des TEILGUTACHTENS GEOLOGIE UND HYDROGEOLOGIE der UVP - auch wenn ihm zum damaligen Zeitpunkt weniger Grundlagendaten zur Verfügung standen – einer krassen Fehleinschätzung unterlegen ist, indem er quantitative Beeinträchtigungen des Grundwasser praktisch ausgeschlossen hat. Diese Einschätzung wird nun durch die inzwischen vorliegende gutachterliche Stellungnahme von Dr. Lueger eindrucksvoll bestätigt.

Die Beweggründe für die vom Projektträger gewählte Variante „Ost" sind daher nicht im Bereich der mangelnden technischen Machbarkeit oder gar gravierenden Umweltbeeinträchtigungen zu suchen, sondern wirtschaftlich motiviert. Die Unterführung ist mit Mehrkosten verbunden.

Hinsichtlich der Umweltauswirkungen ist sicherlich die Variante „Ost" wesentlich kritischer zu beurteilen als die Variante „Unterführung". Dies betrifft nicht nur die im Folgenden ausgeführten negativen verkehrlichen raumordnerischen Folgewirkungen, sondern auch erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungseffekte führen zu negativen Effekten auf das örtliche Landschaftsbild und Feuchtbiotope mit der Folge der vollständigen Vernichtung eines Lebensraumes der europarechtlich geschützten Gelbbauchunke.

Zum Verkehrswesen und zur Raumordnung - Vorbringen

Im „TEILGUTACHTEN STRAßENVERKEHRSWESEN / VERKEHRSPLANUNG" der UVP werden folgende Schutzziele, die als Bewertungsmaßstab für die Verträglichkeit geplanter Eingriffe in das bestehende Straßen- und Wegenetz dienen, definiert (vgl. S. 90):

- Minimierung von Umwegen,
- Sicherung einer funktionstüchtigen, den Erfordernissen der örtlichen Gegebenheiten angepassten Verkehrsanlage.

Unter Beachtung dieser Zielvorgaben schneidet die „Variante Ost" am schlechtesten ab. Sie verfehlt die vorgegebenen Ziele. Gegenüber der bestehenden Straße bzw. der Tunnelvariante führt sie zu einem gravierenden Umweg zur L116. Dies geht vor allem mit einer wesentlichen Verschlechterung der Erreichbarkeit des Ortsteils Peratschitzen durch den Öffentlichen Verkehr einher. In der Verkehrsplanung rechnet man im Allgemeinen mit einem Einzugsgebiet einer Bushaltestelle von ca. 500 m. D.h., der Ortsteil Peratschitzen war bisher durch den ÖV erschlossen. Diese, insbesondere für ältere Menschen, Kinder und andere Personengruppen ohne eigenes Auto, wichtige Qualität geht nunmehr bei Verwirklichung der Variante Ost praktisch verloren. Bei einer sicherlich machbaren Verlegung der Bushaltestelle an der L116 zum Kreuzungsbereich mit der neuen Ortszufahrtsstraße befindet sich Peratschitzen bei Verwirklichung der „Tunnelvariante" zwar auch außerhalb des 500 m Radius der Bushaltestelle, jedoch sind die zusätzlichen 150 m nicht so gravierend.

Gleichzeitig weist die „Variante Ost" auch wesentlich stärkere Gefällestrecken auf, die z.B. für Fahrradfahrer eine erhebliche Beeinträchtigung bedeuten.

Schlussfolgerungen

Die gegebenen hydrogeologischen Verhältnisse verteuern die Tunnelvariante, führen aber nicht zur Nicht-Machbarkeit.

Die Variante Ost stellt hinsichtlich der Erreichbarkeit und verkehrlichen Funktionen keinen gleichwertigen Ersatz für die Bestandsstraße dar. Es ist mit gravierenden Verschlechterungen gerade auch hinsichtlich der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer insbesondere durch die schlechtere Erreichbarkeit des ÖV (Bushaltestelle) und die gegenüber der Tunnelvariante größere zu überwindende Steigung zu rechnen.

Es wird daher empfohlen eine Tunnelvariante zu bauen. Es wäre zu prüfen, ob auch andere Varianten als die in der UVP geplante möglich sind, die evtl. aufgrund der Stellung und Lage des Baukörpers den Grundwasserstrom weniger beeinflussen und ggf. die Streckenlänge zur L 116 noch verkürzen.

Bezüglich der unterschiedlichen Beurteilung der hydrogeologischen Auswirkungen der ursprünglich geplanten Vatiante „Unterführung" in UVP und EP ist anzumerken, dass dies grundsätzlich zwei mögliche Ursachen haben kann, die wiederum zwei unterschiedliche Konsequenzen zur Folge hätten.

Falls es sich doch als richtig herausstellen sollte, dass die hydrogeologischen Auswirkungen der Unterführung technisch nicht beherrschbar sind, wäre im Rahmen der UVP ein falsches Gutachten erstellt worden. Dieses würde voraussichtlich neu bearbeitet werden müssen und auch in einem neuen UVP-Verfahren behandelt werden.

4.3. Zur Rechtswidrigkeit des Inhalts

4.3.1. *Elektromagnetische Felder*

Bei der Geltendmachung von Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Felder bzw. durch Elektrosmog handelt es sich um die Geltendmachung von Umweltschutzvorschriften, wozu die Beschwerdeführer berechtigt sind.

Wenn die belangte Behörde diesbezüglich im angefochtenen Bescheid (Seite 36) ausführt, dass im Hinblick auf die von Parteien erhobenen Einwendungen darauf verwiesen wird, dass die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen etc.) sowie Wertminderungen keine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können, ist sie nicht im Recht.

Tatsächlich ist aber das Vorliegen einer Gefährdung durch elektromagnetische Felder als Genehmigungskriterium im Sinne des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 anzusehen und haben die Beschwerdeführer und die betroffenen Anrainer einen Rechtsanspruch auf Immissionsminimierung und auf Schutz des Lebens und der Gesundheit.

Im UVP-Teilgutachten zu dem Fachgebiet „elektromagnetische Felder" vom 23.10.2003 wurden vom Sachverständigen Dr. König zahlreiche zwingende Maßnahmen angeordnet. Dr. König empfiehlt zB einen Kinderspielplatz weiter als 75 m von der Trasse zu entfernen und ergänzt noch weiter:

„Eine exakte Festlegung von Grenzwerten aufgrund von wissenschaftlich nachgewiesenen Expositions-Wirkungsbeziehungen kann derzeit bei 16,7 Hz Feldern nicht erfolgen. Da aber bei kritischen Wissenschaftlern die Meinung vorherrscht, dass bei niederfrequenten magnetischen Wechselfeldern eine Reduzierung der elektromagnetischen Feldbelastung erforderlich ist (in Analogie zur ionisierenden und nicht ionisierenden Strahlung) müssen diesbezügliche Vorkehrungen geschaffen werden (Catania 2002). Aktuell wurden niederfrequente magnetische Felder von der Internationalen Krebsforschungsagentur IARC als mögliches Karzinogen eingestuft (IARC 2002). Das bisherige Grenzwertkonzept der ICNIRP im Bereich niederfrequenter Felder und der ÖNORM S 1119, beschränkt sich auf kurzfristige, unmittelbare gesundheitliche Auswirkungen wie z.B. Reizungen peripherer Nerven und Muskeln, Schock und Verbrennungen, die durch Berührung leitfähiger Objekte verursacht werden und ist daher nur für Teilaspekte adverser Wirkungen relevant."

Im Gutachten nach § 31aEisbG wird seitens Dr. Silny wie folgt ausgeführt:

„Auf dieser Grundlage muss davon ausgegangen werden, dass entsprechend den Grundprinzipien der medizinischen Nachweisführung, keine gesicherten oder wahrscheinlichen gesundheitsschädigenden Wirkungen niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder, wie sie in Bereichen der Koralmbahn,

Abschnitt Mittlern Althofen a.d. Drau (km 92.970 - km111.979) vorkommen, vorliegen." (Seite 791)

„Eine umfassende Bewertung aller bisherigen wissenschaftlichen Publikationen mit dem erforderlichen Vergleich der Ergebnisse epidemiologischer, tierexperimenteller und Reagenzglasuntersuchungen zu den einzelnen medizinischen Endpunkten widerspricht der Einschätzung des Gutachters im UVP 2004 und lässt keinen Zweifel an den wesentlich höheren Grenzwerten der geltenden österreichischen Vornorm ÖNORM E 8850 (2006) und der EU-Empfehlung (1999) aufkommen. Die vorliegende Planung der elektrischen Anlagen erfüllt bezüglich der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit alle relevanten nationalen wie auch internationalen Vorschriften zum großen Teil mit großen Sicherheitsfaktoren und stellt somit den aktuellen Stand der Technik dar." (Seite 793 ff)

Gutachterlich wurde festgestellt, dass auf Basis der vorliegenden wissenschaftlichen Arbeiten und Schlussfolgerungen für Bahnstrom von 16,7 Hz, für die berechneten Expositionswerte akute oder langfristige Gesundheitsgefährdungen derzeit nicht zwingend abgeleitet werden können, jedoch unter dem Aspekt des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eine vorsorgliche Begrenzung auf 200 nT als 24-Stunden Mittelwert empfohlen wird. Zur Begrenzung des Spitzenwertes wird ein Wert von 1600 nT empfohlen.

Die Beschwerdeführer haben in den Einwendung und anlässlich der mündlichen Verhandlung vorgebracht, dass wegen des geringen Abstandes der Stromleitung zur Straße elektromagnetische Felder entstehen, die ein Gefährdungspotential für Menschen mit Herzschrittmacher, Pulsuhren und Kreislaufschwächen darstellen. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass geplant ist, die 380 KV-Leitung (Stromautobahn) durch die Region Klopeiner See zu führen. Es kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass diese im Bereich Peratschitzen (jetzt 220-KV-Leitung) geführt wird. Das ist in der Planung der Koralmbahn unbedingt zu berücksichtigen. Umso mehr, als die Wegtrasse 50 m parallel zur Stromleitung führt. Die Variante Ost wird auch den genannten Gründen abgelehnt. Es werden regelmäßige Kontrollmessungen gefordert.

Dazu kommt, dass offenbar der Gutachter im UVP-Verfahren andere Unterlagen zur Beurteilung vorliegen hatte, als dies im EB-Verfahren der Fall war.

Im Sinne des gesundheitlichen Vorsorgeprinzips konnte aber nicht festgestellt werden, dass für die betroffene Bevölkerung (insb. Kinder, Schwangere, ältere Personen) auf Grund der elektromagnetischen Felder jedenfalls keine Gesundheitsgefährdung verbunden ist. Dennoch hat die belangte Behörde die Bewilligung erteilt und den Bescheid damit mit Rechtswidrigkeit belastet.

4.3.2. Unzureichende Wildquerungsmöglichkeiten:

Bei der Geltendmachung von Beeinträchtigungen der Wildökologie handelt es sich um die Geltendmachung von Umweltschutzvorschriften, wozu die Beschwerdeführer berechtigt sind. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Abschnitt 1 – Althofen – bei Streckenkilometer 0,17 die in der Planung detailliert dargestellte Wildquerung unter nachstehenden Voraussetzungen als umweltverträglich erklärt.

Zwingende Maßnahmen aus der UVP:

301	Jagd / Fischerei EB 51/56	Abschnitt 1: Althofen (km 0,068 - 1,15): Sowohl der in der Planung vorgesehene und als zwingende Maßnahme zu errichtende Wild- und Wegdurchlass bei km 0,17 als auch der dringend empfohlene Wellblechdurchlass im Bereich km 0,6 – 0,7 ist mit einem Blendschutz in Form von Lärmschutzwänden mit mindestens 2 m Höhe und 150 m vor und nach den Brückenobjekten in Längsrichtung der HL-Trasse auszustatten.

Dr. Köpf führt in seinem Gutachten ausführlich, schlüssig und nachvollziehbar die teils dramatischen Auswirkungen der Koralmbahn auf die Bewegungsmöglichkeiten und Lebensräume des Wildes aus und kommt zu folgendem Schluss:

„Es sind sämtliche von Seiten der UVE-Projektvorlage geplanten Wilddurchlässe und –übergänge sowie sämtliche zusätzlichen Maßnahmen mit den angegebenen Maßen von LW und LH als Mindestvoraussetzungen zu sehen, um untragbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wildtier und Lebensraum zu vermeiden.“

Im Einreichprojekt 2008 kommt es zu wesentlichen Änderungen gegenüber der UVP. Die Anzahl der baulich zu errichtenden Wildquerungen wird drastisch reduziert. Begründet wird die Änderung mit der Anpassung an den Stand der Technik und Umsetzung der RVS 04.03.12 - Wildschutz und des RVS-Entwurfes 04.03.14 Wildlebende Säugetiere. Eine dieser Änderungen lautet wie folgt:

Der Wild- und Wegdurchlass bei km 0,17 entfällt (= der Tunnel Lind stellt einen höherwertigen Wildwechsel dar), der Wellblechdurchlass (km 0,6 – 0,7) bleibt erhalten.

Die RVS 04.03.12 - Wildschutz und der RVS-Entwurf 04.03.14 Wildlebende Säugetiere sind Richtlinien, die ihrem Wesen nach generelle und für ganz Österreich gültige Vorgehensweisen normieren. Die RVS können ihrem Wesen nach nicht auf regionale Verhältnisse eingehen, die aufgrund ihrer außergewöhnlichen Bedeutung andere Beurteilungsmaßstäbe erfordern würden. Die Projektwerberein hat ihre Planung grundsätzlich dem Stand der Technik entsprechend auszuführen, Abweichungen sind zu begründen und dürfen die Zielsetzung nicht gefährden.

Im Gesamtgutachten nach § 31 a EisbG. wird der Stand der Technik wie folgt definiert: Ökologie: Im Fachbereich Ökologie ist der „Stand der Technik" nur im übertragenen Sinne einer guten fachlichen Praxis zu verstehen, da sich ökologische Zusammenhänge nicht im technischen Sinne normieren lassen. Wildökologie: Als methodisch-fachliche Grundlagen wurden die RVS Wildschutz (RVS 04.03.12) und wildlebende Säugetiere (RVS-Entwurf 04.03.14) herangezogen, welche in ihrer methodischen Anwendung zwischen Bahnanlagen und Straßen differenziert.

Im vorliegenden Fall wird ausschließlich den methodisch-fachlichen Grundlagen gefolgt, ohne sich mit den besonderen Gegebenheiten und der daraus zu folgernden Zielsetzung auseinander zu setzen.

Die Abweichungen von der UVP sind derart gravierend und im Hinblick auf die überaus große Bedeutung der Teilabschnitte als eine der letzten Möglichkeiten der S-N-Querung für Bär, Luchs und eventuell Wolf der Zielsetzung der UVP widerstrebend, dass eine weiterführende Beurteilung unerlässlich erscheint.

Aufgrund der großen Divergenzen hätte man eine weitere Begutachtung derart vornehmen müssen, dass man beispielsweise ein Obergutachten zur Entscheidungshilfe heranzieht.

Die Behörde hat zwar per Dienstanweisung die Anwendung der RVS angeordnet, sie hat es aber unterlassen, die offensichtlichen Divergenzen zwischen dem UVP-Gutachten und der Umsetzung der RVS auszuräumen und eine Klärung unter Berücksichtigung der besonders großen Bedeutung des Gebietes für die Umwelt herbeizuführen. Das Vorhaben ist aus diesem Grund nicht umweltverträglich und ist der angefochtene Bescheid daher rechtswidrig.

4.3.3. *Unzulässige Lärmimmissionen*

Darstellungen in UVE, UVP und im eisenbahnrechtlichen Verfahren:

Bestandslärm

Aufbauend auf den Ergebnissen der UVE bzw. UVP wurden im Rahmen der Lärmuntersuchungen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens zum einen die Messungen der Bestandssituation aus der UVE evaluiert und zum anderen die Lärmprognose aufgrund des größeren Detaillierungsgrades und Fortschritts der Projektplanung neu gerechnet.

Nach Darstellung des GUTACHTENS GEMÄß § 31A EISBG zeigen die Untersuchungsergebnisse der zusätzlichen Bestandslärmerhebungen mit Abweichungen von ca. 2 dB die gleichen Ergebnisse wie die Umgebungslärmuntersuchungen von 1999 im Rahmen der UVE. Die Untersuchungsergebnisse der UVE werden demnach bestätigt (GUTACHTEN GEMÄß § 31A EISBG, S. 462).

Betriebsprogramm des Eisenbahnbetriebs und Schalleistungspegel

Das der Lärmprognose des Eisenbahnbetriebs zu Grunde liegende Betriebsprogramm wurde gegenüber der UVE bzw. UVP leicht verändert und geht nunmehr in der aus Sicht des Lärmschutzes besonders zu beachtenden Nachtzeit (22:00 – 6:00 Uhr) von folgenden Zugbewegungen aus:

Zugbewegungen insgesamt	Güterzüge insgesamt
76	62

Zugbewegungen 22:00 – 6:00 Uhr (Gutachten gemäß § 31a EisbG, S. 459)

Schienenverkehrslärm-Emissionen des Projekts: Äquivalenter längenbezogener Schallleistungspegel LW´,eq in [dB/m] (gesamt)	
Tag	Nacht
92,9	96,7

Gutachten gemäß § 31a EisbG, S. 467

Gegenüber dem Betriebsprogramm der UVE werden nunmehr insgesamt 5 Zugbewegungen mehr (UVE: 71 Züge) in Ansatz gebracht. Der Anteil der Güterzüge ist jedoch etwas geringer (insgesamt 62 gegenüber 63 in der UVE). Für Güterzüge wird eine Geschwindigkeit von 100 km/h angenommen, für Fernverkehrszüge des Personenverkehrs 200 km/h (mit einer Option auf 250 km/h)._Diese Abweichungen sind relativ gering, so dass hinsichtlich der vom Bahnbetrieb ausgehenden Schallemissionen kaum Veränderungen auftreten.

Immissionsprognose und Beurteilung

Etwas größere Veränderungen sind jedoch bei den Lärmimmissionsprognosen festzustellen. Entlang des gesamten Streckenabschnitts der Gemeinde St. Kanzian wurden die Lärmschutzmaßnahmen sowohl aufgrund der geänderten Trassierung als auch zur Verbesserung des Lärmschutzes (zwingende Maßnahmen der UVP) verändert (MAPPE 1: ÄNDERUNGEN ZUR UVE, S. 3-4).

Die „zwingenden Maßnahmen" des UVP-TEILGUTACHTEN BAND NR. 12: HYGIENE/HUMANMEDIZIN (S. 139) und auch des UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN (S.72) sehen für Immissionsbereiche deren Lärmimmission (nachts) im Bestand < 35 dB(A) betragen und für die eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um > 10 dB (A) errechnet wurde, die Lärmimmission auf 45 dB(A) zu begrenzen.

Diese „zwingenden Maßnahmen" sind verbindliche Vorgaben des abgeschlossenen UVP-Verfahrens, die im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens einzuhalten sind (§ 24h Abs. 5 UVP-G 2000 i.d.F. vom 10.08.2000). Für alle Bereiche mit einem Bestandslärm > 35 dB (A) gilt der Grenzwert der SchIV von 50 dB(A) (nachts).

Im GUTACHTEN GEMÄß § 31A EISBG (Seite 469 – 470) werden die wesentlichen Ergebnisse der Berechnungen des zu erwartenden Bahnlärms für die einzelnen repräsentativen Immissionspunkte tabellarisch aufgelistet. Aus dieser Darstellung geht hervor, dass sich die zu erwartenden Lärmbelastungen in den kritischen Bereichen Peratschitzen, Srejach generell verbessert haben. Hier liegen die Belastungen bei maximal 45 dB (A) (nachts). Dies trifft auch auf einzelne Objekte in Schreckendorf zu. (GUTACHTEN GEMÄß § 31A EISBG, S. 470).

Im Kapitel Lärmschutz des o.g. Gutachtens (S. 470) wird die projektbedingte prognostizierte Lärmbelastung insgesamt wie folgt bewertet:
„Als Ergebnis zeigt sich, dass an allen untersuchten Immissionspunkten die nach den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) unter Berücksichtigung der niedrigen Werte der Umgebungsgeräusche anzuwendenden strengsten Grenzwerte von 60 dB tags und 50 dB nachts eingehalten werden."

Des Weiteren wurde die Erfüllung von schalltechnischen Anforderungen für den Ausbau der Schienenstrecke, den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen und für die Lärmentwicklung durch den zukünftigen Schienenverkehr der UVP überprüft. Diese Anforderungen des Lärmschutzgutachtens der UVP beziehen sich auf

„- die Erhöhung, bzw. Verlängerung von vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen zur gesicherten Einhaltung des Immissionsschutzzieles von 50 dB nachts.
- Nachprüfung des Pegeleinflusses durch Schallreflexion an Stütz- und Steilwänden und gegebenenfalls Erhöhung der Lärmschutzwirkung, oder Vorkehrung von Maßnahmen zur Schallabsorption an sonst reflektierenden Flächen zur gesicherten Einhaltung des generellen Immissionsschutzzieles von 50 dB nachts.
- Hochschallabsorbierende Ausstattung sämtlicher Tunnels und Grünbrücken jeweils von den Portalen bis zu einer Tiefe von mind. 70 m ab Portal. Hochschallabsorbierende Ausstattung der Grünbrücke Peratschitzen über die gesamte Länge.
- Verlängerung der Grünbrücke Peratschitzen sowohl ostseitig als auch westseitig zur Einhaltung eines Grenzwertes im Bereich der nächsten Wohnobjekte in Peratschitzen von maximal 48 dB (generelles Immissionsschutzziel 50 dB nachts mit zusätzlicher Sicherheit von 2 dB)." (GUTACHTEN GEMÄß § 31A EISBG , S. 784)

Diese Maßnahmen zur Einhaltung der SchIV-Grenzwerte sind Bestandteil des Projekts und führen nach Auffassung des Lärmgutachters dazu, dass Objektschutzmaßnahmen nicht notwendig sind (GUTACHTEN GEMÄß § 31A, S. 463).

Eine andere Auffassung wird jedoch in der tabellarischen Auflistung der wesentlichen Änderungen gegenüber der UVE vertreten. Hier werden passive Schallschutzmaßnahmen für die exponierten Objekte im Bereich Stausee/ Schreckendorf rechts der Bahn als notwendig zum Schutz der Objekte im Bereich Schreckendorf Staussee im Sinne der Einhaltung der Forderungen des Humanmediziners (zwingende Maßnahme 107) erachtet.(MAPPE 1: ÄNDERUNGEN ZUR UVE, S. 4).

Im Kapitel Humanmedizin werden für folgende Ortschaften des gesamten Streckenabschnitts Aich - Althofen im Rahmen einer sog Box-Plot-Interpretation die Einhaltung der Vorgaben der UVP sowie der gesetzlichen Grenzwerte (SchIV) beurteilt: Admont, Althofen, Duell, Dullach, Kleindorf II, Lassein, Lind, Oberseidendorf, Piskertschach, Posluch, Schreckendorf, Seidendorf, Wölfnitz, Brenndorf, Horzach, Kleindorf I, Kühnsdorf, Peratschitzen, Rakollach, Seebach, Sertschach, Srejach, St.Marxen, St.Lorenzen und Untersammelsdorf, Wasserhofen, Edling, Mittlern, Pribelsdorf.

Sämtlichen Objekten der aufgelisteten Ortschaften wird die Erfüllung der Vorgaben der UVP bzw. die Einhaltung SchIV-Grenzwerte bescheinigt. Lediglich in Wölfnitz können nach Angaben des ASV Humanmedizin die UVP-Vorgaben an zwei Immissionspunkten (017 und 028) nur durch Einbau von Lärmschutzfenstern erreicht werden. (GUTACHTEN GEMÄß § 31A, S. 800).

Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass der Wortlaut der „zwingenden Maßnahme“ darauf schließen lässt, die Lärmimmissionsgrenzwerte im Erdgeschoss der Wohnhäuser grundsätzlich nur mit **verursacherseitigen Maßnahmen** zu erreichen und passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) nur für die oberen Geschosse zulässig sind.

Dies deckt sich auch mit den allgemeinen Anforderungen der Humanmedizin nach gut belüfteten Schlafräumen (zumindest Spaltlüftung) insbesondere in sommerlichen Wärmeperioden.

Darüber hinaus sind dem Kapitel „Lärmschutz" des GUTACHTENS GEMÄß § 31A Angaben zu den zu erwartenden Spitzenpegeln für die Zugvorbeifahrten zu entnehmen. Sie liegen generell, je nach Zuggattung, um **15 – 25 dB** über den Werten des prognostizierten Dauerschallpegels. In den lärmexponierten Bereichen sind daher **Spitzenpegel von 65 – 75 dB** möglich (s. S. 471).

Controlling nach Inbetriebnahme

Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke ist die Vornahme von schalltechnischen Kontrollmessungen der Schallemissionen der Bahnstrecken und Kontrollmessungen der Schienenverkehrslärmimmissionen an ausgewählten (lärmexponiert) Punkten der Nachbarschaft als Nachweis für die projektsgemäße schalltechnische Ausführung der Strecke, bzw. als Nachweis über die Einhaltung der festgelegten Schienenlärmimmissionsgrenzen vorgesehen. (GUTACHTEN GEMÄß § 31A EISBG ,S. 784).

Unrichtige Lärmprognose

Annahmen über den zukünftigen Zugverkehr (Betriebsprogramm)

Wie bereits dargelegt, ist die Grundlage für die Lärmberechnungen das Betriebsprogramm für das Jahr 2015 (UVE MAPPE 3 BERICHT BETRIEBSPHASE, S. 23). Dieses beruht auf Verkehrsprognosen aus dem Jahr 1998. Der frühest mögliche Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Koralmbahn ist das Jahr 2018. Die volle Verkehrswirksamkeit wird sie jedoch erst dann erlangen, wenn sie vollständig durch leistungsfähige Verbindungen an das hochrangige Schienennetz angebunden ist (z.B. bei vollständigem Ausbau der Pontebbana Achse). Ein Betriebsprogramm für das Jahr 2015, das außerdem nur auf Prognosen aus dem Jahr 1998 beruht, lässt die in den Rechtsnormen verlangte Berücksichtigung der langfristigen Umweltwirkungen außer Acht, da die Verkehrsentwicklung nach 2015 nicht berücksichtigt wird. Die Umweltwirkungen der Betriebsphase beginnen ja erst mit der Inbetriebnahme. Die Abschätzung ihrer langfristigen Wirkungen (mindesten 10 Jahre) setzt also die Betrachtung eines Zeithorizonts von **mindesten 10 Jahren ab Inbetriebnahme** voraus.

Da die Inbetriebnahme der Koralmbahn voraussichtlich frühestens 2018 erfolgt, möglicherweise jedoch erst einige Jahre später, müsste seriöserweise eine Verkehrsprognose mit einem Zeithorizont mindestens bis 2030 vorgelegt werden.

Aufgrund der absehbaren langfristigen Entwicklungen des Verkehrssektors, der durch eine zunehmende Bedeutung des Schienenverkehrs, insbesondere für den Gütertransport gekennzeichnet sein wird, ist eine wesentlich höhere Steigungsrate des Güterverkehrs bis zum Jahr 2030 zu erwarten, als in der Verkehrsprognose mit Zeithorizont 2015 angenommen wird. Folglich ist langfristig auch mit wesentlich mehr Güterzugfahrten, vor allem nachts, zu rechnen, als dies in dem den Lärmimmissionsberechnungen zu Grunde liegenden Betriebsplan angenommen wird. Sicherlich sind die Prognosen bis zum Jahr 2030 oder auch darüber hinaus mit großen Unsicherheiten behaftet. Das umweltpolitische Vorsorgeprinzip, das Grundlage der UVP ist, sieht bei Prognosen mit großer Unsicherheit die Anwendung des worst-case-szenarios vor.

Insbesondere aus Gründen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes und der durch § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 begründeten Verpflichtung zur Berücksichtigung auch der langfristigen Umweltwirkungen ist hier mit dem betriebstechnisch maximal möglichen Zugverkehr zu rechnen.

Auf diese bereits im bisherigen Verfahren vorgebrachte Einwendung wurde in der VERHANDLUNGSSCHRIFT ZUM EB-VERFAHREN (S. 15) lediglich auf die Grundlagen und Richtlinien zur Erstellung des Betriebsprogramms und somit der prognostizierten Zugfrequenzen verwiesen. Gleichzeitig wird betont, dass es sich um Prognosen handelt und keine Gewähr für die Richtigkeit besteht. Auf die Problematik der erforderlichen Langfristigkeit der Prognose im Sinne der Beachtung des Vorsorgeprinzips der UVP wird nicht eingegangen. Ebenfalls nicht eingegangen wird auf die Frage der Prognose unter der Bedingung von großer Unsicherheit. Der EuGH (07.09.2001, C-127/02, Pkt 57) hat in einem den Naturschutz betreffenden Erkenntnis festgestellt, dass hier grundsätzlich höchste Vorsicht geboten ist und ein worst-case Szenario zur Anwendung kommen muss. Wenn dies für den Naturschutz gilt, so trifft ist dies erst Recht für den Gesundheitsschutz zu.

Den Lärmberechnungen liegen somit keine langfristigen Verkehrsprognosen zu Grunde. Die langfristig zu erwartenden Lärmimmissionen, vor allem während der Nachtstunden, sind nicht erfasst. Die Lärmprognose ist daher nicht geeignet die rechtlich geforderten langfristigen Lärmwirkungen zu erfassen. Die Werte liegen langfristig voraussichtlich höher als in den Lärmprognosen angegeben. Die Beschwerdeführer machen damit Umweltschutzvorschriften geltend.

SchIV-Grenzwerte

Die Grenzwerte der SchIV werden - sofern die berechneten Lärmprognosen tatsächlich zutreffen - eingehalten. Es ist an dieser Stelle jedoch darauf hinzuweisen, dass diese Grenzwerte kein geeignetes Beurteilungskriterium für das in der UVP-Richtlinie der EU verpflichtend vorgegebene Vorsorgeprinzip darstellen. Nach dem gegenwärtigen Stand der wissenschaftlichen Studien und Empfehlungen (siehe z.B. WHO) liegen diese Grenzwerte hinsichtlich des vorsorgenden Gesundheitsschutzes viel zu hoch, da vor allem in der Nachtzeit, insbesondere bei lang andauernder (jahrelanger) Exposition, durch die Störung des Schlafgeschehens, gesundheitliche Folgen keineswegs ausgeschlossen werden können.

Aus diesem Grund wurden vom umweltmedizinischen Sachverständigen im Rahmen des UVP-Verfahrens zumindest geringfügige ergänzende Kriterien der Umweltverträglichkeit für die bisher besonders leisen Wohngebiete bzw. Einzelobjekte zwingend vorgegeben. Im TEILGUTACHTEN BAND NR. 12: HYGIENE/HUMANMEDIZIN (S. 139) und auch des UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN (S.72) befindet sich jeweils eine Liste mit Immissionspunkten, an denen u.a. über die Einhaltung der SchIV-Grenzwerte hinaus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Diese Liste enthält Ortsbezeichnungen bzw. Nummern von Immissionspunkten oder „HL km“, die nicht immer eine eindeutige Identifizierung der betroffenen Grundstücke erlauben. Im Kapitel „Lärmschutz“ des Gutachtens gemäß § 31a wird die Einhaltung der „zwingenden Maßnahmen“ des Teilgutachtens Humanmedizin/Hygiene der UVP nicht behandelt. Die hier getätigten Aussagen beziehen sich ausschließlich auf die Einhaltung der SchIV und auf Kriterien des „Standes der Technik“.

Auch dem Kapitel „Hygiene Umweltmedizin“ des GUTACHTENS GEMÄß § 31A sind keine einzelobjektbezogenen nachvollziehbaren Aussagen zur Einhaltung der UVP Vorgaben enthalten. Die auf die verschiedenen Ortsgebiete bezogenen Beurteilungen der Box-Plot-Analyse beziehen sich nicht auf die (obwohl vom selben Gutachter verfasst) Liste der UVP sondern jeweils allgemein auf die betrachtete Ortschaft. Hier wird jeweils die Einhaltung der „zwingenden Maßnahmen“ der UVE bescheinigt.

Unter Verwendung der vorliegenden Unterlagen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens (MAPPE 12: „RASTERLÄRMKARTEN“ UND „LÄRMSCHUTZPLANUNG – HAUSBEURTEILUNG BETRIEBSPHASE“) sowie der UVE / UVP wurde daher eine eigene einzelobjektbezogene Überprüfung durchgeführt.

Wie bereits oben dargelegt hat die „zwingende Maßnahme“ folgenden Inhalt (UVP-GUTACHTEN, S.72):

An allen Immissionsbereichen bzw. –punkten mit einer bestehenden Lärmimmission von < 35 dB (A) soll im Freiraum die Lärmimmission 45 dB(A) nicht übersteigen

In der folgenden Tabelle sind diejenigen Objekte aufgelistet, die nach den vorliegenden Unterlagen die zwingenden Auflagen der UVP nicht erfüllen:

Ortsteil	Bezeichnung Objekt	Dauerschallpegel Ist-Situation nach Rasterlärmkarte (nachts)	Messergebnis UVE Ist-Situation (nachts) dB (A)	Prognostizierter Dauerschall nach Karte Hausbeurteilung Betriebsphase dB (A)
Wasserhofen	Schloss Wasserhofen	< 35 dB (A) Nord- u. Ostfassade	42,7 Südfassade	50
Wasserhofen	Wohnhäuser südl. der Bahn 2 Stk	< 35 dB (A) Südost-Fassade	-	48-49
Sertschach	1 Wohnhaus	< 35 dB (A) Nord-Fassade	-	48
Summe	**4**			

Objekte bei denen zwingende Maßnahmen der UVP nicht eingehalten sind

Im Zuge der Prüfung wurden zusätzlich auch einige Objekte identifiziert, die laut Rasterlärmkarte einen Bestandslärm (LA, eq) von 35 dB oder mehr aufweisen, bei denen es jedoch nicht als gesichert erscheint, dass dies auch tatsächlich zutrifft. Berücksichtigt wurden alle Einzelobjekte, die:

- nach Darstellung der KARTE LÄRMSCHUTZPLANUNG – HAUSBEURTEILUNG BETRIEBSPHASE eine prognostizierte Lärmbelastung von mehr als 45 dB (A) aufweisen und
- nach UVE-Karte „BESTANDSLÄRM SIEDLUNGSGEBIETE IST-SITUATION NACHT" einen Messwert aufweisen der unter 35 dB bis max. 37 dB liegt oder
- für die keine Messungen durchgeführt wurden, aufgrund ihrer Lage jedoch mit Werten um 35 dB zu rechnen ist und daher nur messtechnisch nachgewiesen werden kann, ob eine Ist-Situation von < 35 dB vorliegt oder ob höhere Werte gegeben sind.

Zumindest die am 06.07.2006 von ic-consulent ZT GmbH durchgeführte Kontrollmessung dürfte zu hohe Bestandslärmwerte gemessen haben, da in der Tourismushauptsaison die Einwohnerzahl der Gemeinde St. Kanzian etwa das dreifache im Vergleich zum übrigen Jahr beträgt. Da über 90 % der Touristen mit dem eigenen Auto anreisen, führt dies zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens und damit auch der straßenverkehrsbedingten Lärmimmissionen, die sehr wesentlich für die Bestandslärmsituation sind.

Außerdem sind nächtliche Messungen der Schallimmissionen während der Vegetationsperiode und insbesondere im Hochsommer keineswegs repräsentativ, da nächtliche Tierlaute (Grillenzirpen) oder auch Windgeräusche an Laubgehölzen (Blätterrauschen) den Grundgeräuschpegel anheben. Im Winter, bei Abwesenheit dieser Geräusche und der dämpfenden Wirkung einer Schneedecke ist erfahrungsgemäß mit merklich geringeren Schallpegeln zu rechnen.

Folgende Objekte erfüllen die o.g. Kriterien:

Ortsteil	Dauerschallpegel Ist-Situation nach Rasterlärmkarte (nachts)	Messergebnis UVE Ist-Situation (nachts) dB (A)	Bezeichnung Objekt	Prognostizierter Dauerschall nach Karte Hausbeurteilung Betriebsphase (EL 12218 dB (A)
Sertschach	35 - 40 dB (A)	Messpkt. 2/14 37,2	1 Wohnhaus südl. der Koralmbahn	47
Duell / Sertschach	35 - 40 dB (A)	-	2 Wohnhäus. Nördl. Koralmbahn an der Drau	46-47
Duell / Sertschach	35 - 40 dB (A)	-	1 Wohnhaus	48
Stein	35 - 45 dB (A)	Messpkt. 1/22a 34,1	1 Wohnhaus nördl. Koralmbahn an der Drau	47
Stein	35 - 45 dB (A)	-	2 Wohnhäuser zw. Koralmbahn und bestehender Bahn	46-47
		Summe	**7**	

Objekte im Gemeindegebiet von St. Kanzian bei denen zwingende Maßnahmen der UVP möglicherweise nicht eingehalten werden(messtechnische Feststellung der Ist-Situation Lärm erforderlich)

Besonders auffallend ist das Objekt in Stein, nördlich der geplanten Trasse, nahe dem Drauufer. Hier wurde in der UVE ein nächtlicher Dauerschallpegel von 34,1 dB (A) gemessen. In der Rasterlärmkarte der Einreichunterlagen des Eisenbahnverfahrens sind jedoch Werte von 35 – 45 dB (A) dargestellt.

Da die oben genannte zwingende UVP-Maßnahme einen für die Anrainer deutlich spürbaren erhöhten Lärmschutz (- 5 dB) bringt, ist hier mit besonderer Sorgfalt vorzugehen und zur Klärung der tatsächlich gegebenen Lärmsituation Vorort-Messungen (nachts) direkt an den fraglichen Objekten durchzuführen. Diese Messungen müssen auch die unterschiedlichen jahreszeitlich bedingten Grundgeräuschpegel sowie den Einfluss des Tourismusverkehrs in der Hauptsaison berücksichtigen. Die bisher vorliegenden objektbezogenen Daten beruhen lediglich auf den gerechneten Werten auf Grundlage repräsentativer Messpunkte und einem Geländemodell.

Auch die Judikatur des VwGH betont das Primat des Messens vor dem Berechnen der Lärmimmissionen. Dies gilt ganz besonders für die Feststellung der Bestandssituation, also den gegebenen Lärmimmissionen vor Verwirklichung des geplanten Projekts. Ebenfalls der Judikatur des VwGH ist zu entnehmen, dass für die Beurteilung der Lärmsituation stets die ungünstigste Situation zugrunde zu legen ist (z.B. VwGH 30.06.2004, 2002/04/0001; 7.11.2005, 2001/04/0040). In diesem Fall bedeutet dies, dass die Messungen in der ruhigsten Jahreszeit vorzunehmen sind, also im Winter und zumindest als Referenz auch bei einer geschlossenen Schneedecke (mind. 10 cm).

Es ist damit zu rechnen, dass sich dadurch die Zahl der Objekte, für die nach den UVP-Kriterien die Lärmimmissionen auf 45 dB (A) zu begrenzen sind, noch erhöhen wird.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass sowohl aufgrund einiger in den Einreichunterlagen dokumentierter Objekte und der nicht hinreichend abgesicherten und den fachlichen Regeln entsprechenden Bestandslärmmessungen die zwingenden Maßnahmen der UVP nicht vollständig umgesetzt sind.

Grenzwerte im Lärmschutz

Rechtliche Anforderungen im Hinblick auf den vorsorgenden Gesundheitsschutz

Die Ergebnisse der UVP bzw. des eisenbahnrechtlichen Verfahrens bestätigen, dass das gesamte Gemeindegebiet St. Kanzian am Klopeinersee eine hohe oder sehr hohe Lärmsensibilität aufweist. Die vorhandene Lärmbelastung ist i.d.R. äußerst niedrig, was entscheidend für die Lebensqualität der Wohnbevölkerung und den Erhalt des Tourismus ist.

Hinsichtlich des Gesundheitsschutzes und damit auch dem Lärmschutz führt die EU-Kommission aus, dass bei der Prüfung der Kosten und Nutzen von Gesundheitsschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutzmaßnahmen) die Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofes zu berücksichtigen ist, wonach der Gesundheitsschutz wirtschaftlichen Erwägungen vorgeht.

Eine Priorität des Gesundheitsschutzes vor anderen Schutzgütern und Interessen lässt sich auch ausdrücklich aus den einleitenden Erläuterungen zur UVP-Richtlinie (85/337/EWG) ableiten, wo es unter anderem heißt: *„Die Umweltauswirkungen eines Projektes müssen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: „Die menschliche Gesundheit zu schützen,.....“* Der Gesundheitsschutz ist daher an erster Stelle vor allen anderen Schutzgütern angesiedelt.

Ähnliche Prinzipien ergeben sich anhand der Rechtssprechung des VwGH, der bei Genehmigungsauflagen aus Gründen des Gesundheitsschutzes eine Verhältnismäßigkeitsprüfung ablehnt (Gesundheitsschutz darf nicht zu teuer sein!). Entsprechend der Definition von Ziel und Zweck der UVP gemäß der UVP-Richtlinie (85/337/EWG), insbesondere auch in Verbindung mit Artikel 174 EG-Vertrag dient die UVP einer wirksamen Umweltvorsorge. Dies gilt vor allem auch für den Bereich Gesundheit, der im Art. 174 explizit genannt ist und in Art. 3 UVP-Richtlinie (85/337/EWG) unter dem Schutzgut „Mensch“ subsumiert ist. Das Vorsorgeprinzip ist eine Umweltschutzstrategie, die vor Schadenseintritt eingreift und Schäden an der Umwelt und Gesundheit des Menschen von vornherein durch entsprechende Vorsorgeregelung und -maßnahmen möglichst ausschließen will.

Dem Vorsorgeprinzip immanent ist auch der Vorrang des Schutzinteresses bei Entscheidungen unter Unsicherheit. D.h., selbst wenn sich das gesundheitliche Risiko wissenschaftlich nicht mit hinreichender Sicherheit bestimmen lässt, jedoch mit gefährlichen (z.B. gesundheitlichen) Folgen gerechnet werden muss, gebietet es das Vorsorgeprinzip dieses Risiko nicht einzugehen (Mitteilung der EG-Kommission zur Bedeutung des Vorsorgeprinzips nach Art 174 EG-V (Kom [2000]). In diesem Sinne ist auch ein Urteil des EuGH vom 07.09.2001, C-127/02, zur Naturverträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie eindeutig: Pkt 57:

„Daher muss die zuständige Behörde die Genehmigung eines Plans oder Projekts versagen, wenn Unsicherheit darüber besteht, dass keine nachteiligen Auswirkungen als solche auftreten“.

Wenn dies bereits für den Naturschutz gilt, so kann daraus geschlossen werden, dass im Bereich Gesundheitsschutz, der allgemein als relativ höchstrangigstes Gut gilt, dieses Prinzip umso mehr zur Anwendung kommen muss. Auch im § 24 h UVP-G 2000 hat der Gesundheitsschutz einen besonders hohen Stellenwert. Während nur „erhebliche" und „nachhaltige" Belastungen der Umwelt zu einer Versagung der Genehmigung führen, genügt im Bereich Gesundheit bereits die bloße „Gefährdung". Aus all dem ist zu schließen, dass dem Gesundheitsschutz rechtlich Priorität vor allen anderen Schutzobjekten zukommt.

Unter Beachtung dieses besonderen Stellenwertes des Gesundheitsschutzes und dem im UVP-Recht verankerten **Vorsorgeprinzip** gilt es Grenzwerte der Lärmbelastung zu definieren, die diesen Vorgaben und Zielsetzungen entsprechen. Im Folgenden wird daher kurz dargelegt, wie aus Sicht der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse die nach österreichischem UVP-Gesetz rechtsgültigen SchIV-Grenzwerte beurteilt werden und welche Grenzwert-Empfehlungen aus fachlicher Sicht gegeben werden. Im gegenständlichen Fall der Errichtung einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke ist vor allem die Lärmbelastung während der Nachtstunden von gesundheitlicher Relevanz. Daher beschränken sich die folgenden Ausführungen auf diesen Themenkomplex.

Auswirkungen des Lärms auf den Schlaf

Lärmexposition während des Schlafes führt zu Beeinträchtigungen der „Qualität" des Schlafes (Reduktion der Tiefschlaf- und Traumphasen), verkürzt die Gesamtschlafdauer und führt zu einer Reihe von gesundheitsrelevanten psychischen und physischen Sekundärreaktionen.

- Anstieg der Herzfrequenz
- Vermehrung der Körperbewegungen im Schlaf
- Müdigkeit, Gefühl unausgeschlafen zu sein
- Einschränkungen der Leistungsfähigkeit
- Stimmungsveränderungen (Labilität)
- erhöhtes Unfallrisiko
- erhöhter Schlafmittelkonsum (Suchtbildung)

Eine vollständige Gewöhnung an nächtliche Lärmbelastungen tritt nicht ein.

Aus Messungen von Reaktionen der Fingerpulsamplitude ist bekannt, dass während der Nacht eine um ca. 15 dB niedrigere signifikante Reaktionsschwelle wirksam ist (GRIEFAHN 2001). Daraus wird auf die indirekte Verursachung von kardio-vaskulären Erkrankungen durch chronische Lärmbelastung geschlossen.

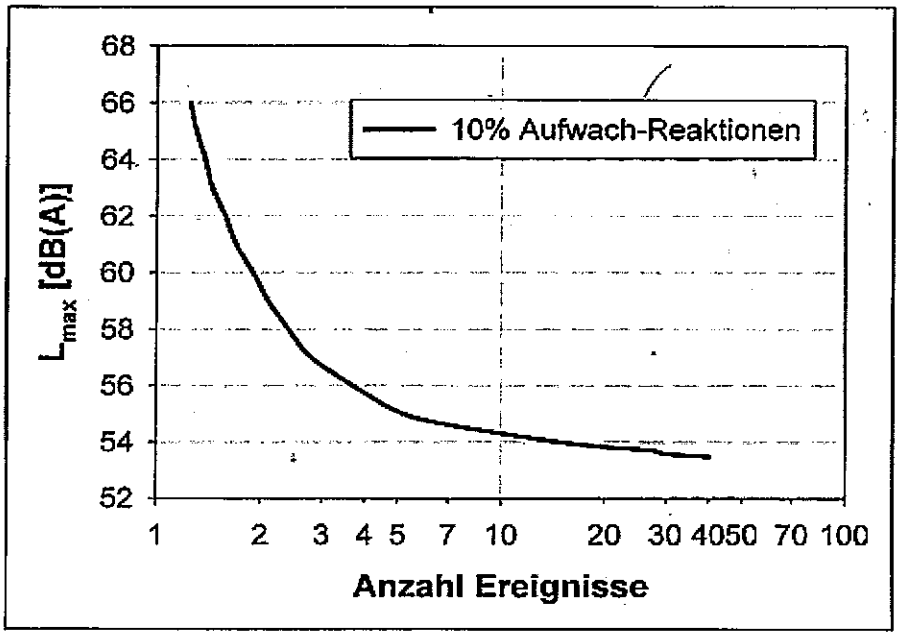
Grenzwerte des vorsorgenden Gesundheitsschutzes

Weitgehende Einigkeit unter den Experten besteht darüber, dass in den Nachtstunden (22:00 – 6:00 h) vor allem Häufigkeit und Intensität von auftretenden **Spitzenpegeln** entscheidend für die Beeinträchtigungen des Schlafes sind.

Die in den rechtlichen Normen verankerten Grenzwerte (und so auch die SchIV) berücksichtigen jedoch ausschließlich die auftretenden Dauerschallpegel. Aus lärmhygienischer Sicht ist die Kenntnis der Spitzenpegel unabdingbar, da hierdurch erst die Abschätzung der Wahrnehmbarkeit einzelner Ereignisse (Zugvorbeifahrten) und Vergleiche mit Geräuschen der Umgebungssituation vorgenommen werden können.

„Griefahn (1992/2001) kommt nach Auswertung experimenteller Befunde zu einer Dosis/Wirkungskurve für die zehnprozentige Wahrscheinlichkeit von Aufwachreaktionen in Abhängigkeit vom Maximalpegel und der Anzahl der Schall-Ereignisse.“ (GUSKI, R., S. 176).

Unter Berücksichtigung der internationalen Literatur gilt (für den Innenraum) nach GRIEFAHN (2001) ein mittlerer Maximalpegel von **56 dB (A)** und ein äquivalenter Dauerschallpegel von **36 dB (A)** als oberer Grenzwert (ebenda S. 176).



10 % Aufwach-Wahrscheinlichkeit in Abhängigkeit vom Maximalpegel (innen) nach Griefahn (1992)

Andere Experten (z.B. MASCHKE, HECHT & WOLF 2001) halten es nicht für sinnvoll den nächtlichen Lärmschutz allein auf die lärmbedingten Aufwach-Reaktionen zu stützen, da die Aufwach-Reaktion am Ende einer bereits zerstörten Schlafstruktur liegen. Insbesondere unter Vorsorgeaspekten sei es geboten signifikante Störungen der Schlafstruktur zu vermeiden und diese beginne bereits bei Maximalpegeln von **52 – 53 dB (A)** (Innenraum). Sowohl Berglund § Lindvall (1995) als auch der Interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen in Deutschland (1982) empfehlen, einen Dauerschallpegel von **30 dB(A)** (Innenraum) nicht zu überschreiten, um Schlafstörungen zu vermeiden.

Weitgehende Einigkeit in der Fachwelt besteht darüber, dass der SchIV-Grenzwert von **50 dB (A)** Dauerschallpegel nachts (bei Dauerschallbelastungen < 40 dB (A) im Bestand) den Anforderungen des vorsorgenden Gesundheitsschutz nicht angemessen ist. Dies hat auch den Amtssachverständigen des „UVP-TEILGUTACHTENS HYGIENE / HUMANMEDIZIN" dazu veranlasst, gewisse geringfügige Korrekturen dieses Grenzwertes zwingend vorzuschreiben, da auch er offensichtlich nicht von der Zweckmäßigkeit dieser Rechtsnorm überzeugt ist.

In diesem Gutachten wird für lärmbelastete Gebiete u.a. das grundsätzliche Schutzziel formuliert,

„....dass Innenräume, welche auch dem Schlafen dienen können, nachts derart geschützt werden, dass eine ausreichende Schlafqualität bei natürlicher Belüftung gesichert ist.“ (S. 42).

Unter natürlicher Belüftung ist grundsätzlich das geöffnete Fenster zu verstehen, jedoch wird auch die Spaltlüftung (gekipptes Fenster) akzeptiert. Die WHO empfiehlt folgende Werte des Gesundheitsschutzes für die Nachtstunden in Wohngebieten (Schlafzimmern):

	Dauerschallpegel LAeq (dB)	Maximalpegel LAmax (dB)
Innenraum	**30**	**45**
Außenraum an der Fassade	**45**	**60**

Giudline values for comunity noise in specific environments (GUIDELINES FOR COMMUNITY NOISE, 1999, S. 47)

Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Werte ohne Berücksichtigung des in Österreich nach Vorgabe der SchIV anzuwenden Schienebonus von – 5 dB gelten. Würde man diesen nicht in Ansatz bringen, müsste auf alle prognostizierten Lärmpegel 5 dB hinzugerechnet werden. Dies bedeutet, dass überall dort, wo die Pegel den SchIV-Grenzwert (nachts) erreichen oder sich stark annähern es mit rd. 55 dB doppelt so laut sein wird (+ 10 dB) wie es die WHO-Werte zulassen (45 dB). In der Fachwelt wird dieser Schienenbonus stark kritisiert. Die Hauptkritikpunkte sind:

- zur Zeit der Erhebung der Grunddaten und Untersuchungen, die zur Einführung des Schienenbonus geführt haben, die Verkehrsfrequenz wesentlich niedriger war als heute,
- der Güterzuganteil wurde nicht ausreichend erhoben und berücksichtigt (Güterzüge haben auf Hauptstrecken inzwischen gerade nachts einen besonders hohen Anteil und sind i.d.R. wesentlich lauter als Personenzüge).

Auch der ASV für Umweltmedizin / Hygiene, Prof. Dr. Marth spricht dem Schienenbonus eine sachlich/wissenschaftliche Begründung ab:

„Auch was den Schienenbonus betrifft, klafft die Meinung der Wissenschaftler von der Meinung des Gesetzgebers deutlich auseinander. Der Schienenbonus ist auf subjektiven Erfahrungen aufgebaut und es gibt bis heute keine einzige wissenschaftliche Untersuchung, die die Auswirkungen des Schienenlärms am menschlichen Organismus untersucht hat, um über physiologische Parameter die Richtigkeit des Schienenbonus zu evaluieren. Dennoch ist der Schienenbonus ein fixer Bestandteil der SchIV und somit des Gesetzes, nach dem beurteilt wird." (BMVIT 2008, S. 308)

Empfohlene Lärm-Grenzwerte des vorsorgenden Gesundheitsschutzes

Unter Berücksichtigung der oben dargelegten wesentlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse und Beurteilungen über die Lärmwirkungen auf das Schlafgeschehen und der genannten Grenz- und Richtwerte für Innenräume sowie den Außenbereich verschiedener Experten und Institutionen, ergibt sich ein maximaler tolerierbarer

- **Dauerschallpegel von 45 dB (A)** und
- **60 dB (A) als Spitzenpegel**

an der Gebäudefassade.

Diese Grenzwerte decken sich auch mit den Empfehlungen der WHO. Diese sieht keinen Schienenbonus vor. Als Kompromiss zwischen den SchIV-Grenzwerten und den WHO-Empfehlungen sollte dieser jedoch akzeptiert werden.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass in den seit Oktober 2009 vorliegenden „Night Noise Guidelines" der WHO der vorsorgende Gesundheitsgrenzwert um 5 dB auf 40 db(A) abgesenkt worden ist. Die Auswirkungen der Lärmstufe 40 – 55 dB (A) (nachts) werden wie folgt beschrieben (UMWELTBUNDESAMT 2009, S. 2):

„Adverse Gesundheitseffekte werden in der exponierten Bevölkerung deutlich messbar. Ein großer Anteil der Bevölkerung muss sein Leben anders einrichten, um mit der Lärmsituation in der Nacht umzugehen. Vulnerable Gruppen sind jetzt deutlich stärker betroffen."

Im Laufe des Verfahrensgangs hat die Frage der gesundheitlichen Auswirkungen eine herausragende Rolle eingenommen. Die betroffenen Anrainer und die Gemeinde St. Kanzian haben sich von Anfang an vehement gegen die Grenzwerte der SchIV gestellt und sind für die Anwendung der WHO-Werte eingetreten. In den darauf bezogenen Stellungnahmen des ASV Hygiene / Umweltmedizin wurde zwar immer wieder auf den aus fachlicher Sicht unzulänglichen Schutz durch die SchiV-Grenzwerte verwiesen, letztlich bis auf einige Ausnahmen diese jedoch akzeptiert.

Die hohen Grenzwerte der SchIV sind unter Beachtung des gebotenen vorsorgenden Gesundheitsschutzes nicht haltbar.

Nach gegenwärtigem Stand der Wissenschaft können unterhalb dieser Grenzwerte (Dauerschall 45 dB(A) und Pegelspitzen 60 dB(A)) gesundheitsrelevante Auswirkungen, insbesondere bei Berücksichtigung des Schienenbonus, zwar nicht ausgeschlossen werden, jedoch ist das Risiko gegenüber dem SchIV-Grenzwert erheblich verringert. In der Realität sind die Lärmbelastungen demnach um 5 dB höher. Dies verdeutlicht, dass die empfohlenen Grenzwerte aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes keineswegs besonders strenge Maßstäbe anlegen, sondern auch die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigen, obwohl dies nach strenger Auslegung der europarechtlichen Vorgaben (wirtschaftliche Erwägungen dürfen beim Gesundheitsschutz keine Rolle spielen) unbeachtlich ist.

<u>Überschreitung von Grenzwerten des vorsorgenden Gesundheitsschutzes</u>

Dauerschallpegel (nachts) von 45 dB (A) – Betriebsphase

Nach Auswertung der Karte „MAPPE 12: LÄRMSCHUTZPLANUNG – HAUSBEURTEILUNG BETRIEBSPHASE" (EL 12216-12218) ergibt sich folgendes Bild:

Ort	46 dB_A	47 dB_A	48 dB_A	49 dB_A	50 dB_A
Mittlern	46	58	39		
Priebelsdorf		1		1	
Kühnsdorf Nord	6				1
Seebach	1	1			
Schloss Wasserhofen					1
Wasserhofen		1	1	3	
Peratschitzen			1		
Sertschach		1			
Srejach					
Schreckendorf	1	1	2		
Seidendorf	1	2	1		
Stein im Jauntal					1
Admont	11	5	3		
Lind	1		1		
Alhofen			1		
Gesamt:	67	69	49	4	3

Anzahl der Objekte mit Dauerschallpegel (nachts) > 45 dB (A)

Im Abschnitt Mittlern – Althofen/Drau werden in der Betriebsphase somit insgesamt 192 Objekte einem Dauerschallpegel bei Nacht von > 45 – 50 dB (A) ausgesetzt.

Spitzenpegel (nachts) von 60 dB (A) und mehr

Grundlage dieser Auswertung der Karte „MAPPE 12: LÄRMSCHUTZPLANUNG – HAUSBEURTEILUNG BETRIEBSPHASE“ ist die Annahme, dass die Spitzenpegel 20 dB über den prognostizierten Dauerschallpegeln liegen (15 – 25 dB, s. Kap. 4.1) Tatsächlich müssen jedoch zumindest einzelne Spitzenpegel von 65 dB und mehr für diese Objekte als gegeben betrachtet werden. Es sind alle Objekte erfasst, deren Dauerschallbelastung > 40 dB beträgt. Es sind nur Wohnobjekte im Gemeindegebiet von St. Kanzian berücksichtigt.

Ortsteil	Anzahl der Objekte
St. Marxen	3
Wasserhofen	15
Sertschach	10
Peratschitzen	13
Srejach (nördl. u. südl. der Bahn	20
Duell / Schreckendorf	19
Stein (nördl. u. südl. der Bahn)	48
	Summe: 128

Objekte mit Spitzenpegeln von mehr als 60 dB (Gemeindegebiet von St. Kanzian)

Es ist festzustellen, dass eine große Zahl von Wohngebäuden projektbedingten Schallimmissionen (nachts) ausgesetzt sind, die die wissenschaftlich begründeten gesundheitlichen Vorsorgewerte z.T. deutlich überschreiten. Insbesondere auch im Hinblick auf die lang andauernden Belastungen (Lärm aufgrund des Betriebsgeschehens) können relevante gesundheitliche Risiken keineswegs ausgeschlossen werden.

Gesundheitsrisiko durch Baulärm am Objekt Familie Piwater, Wasserhofen-Stauseeweg 1

Äußerst bedenklich ist die baubedingte Lärmsituation der Familie Piwater insbesondere für die beiden Kinder des Ehepaars Piwater. In der Verhandlungsschrift (BMVIT 2009) wurde dies vom SV für Gesundheitsschutz und Umwelthygiene, Prof. Dr. Marth sehr deutlich zum Ausdruck gebracht und dringend ersucht, das Wohnobjekt abzulösen (S. 298):

„Die Belastung durch Lärm während der Bauphase liegt am Stauseeweg an der absoluten gesetzlichen Grenze. Es ist davon auszugehen, dass diese Belastung einige Jahre anhalten wird. Die ständige Beschallung durch Baulärm sowohl während des Tages als während der Nacht ist für eine natürliche psychische Entwicklung von Kindern nicht in Einklang zu bringen Neben der Belastung durch Lärm entsteht auch durch den teilweisen Abbau der Aschendeponie ein Risiko, das passager bei entsprechender Windlage zu einer Belastung durch Aschenstaub führen wird. Nachdem die Asche aus der Verbrennung zum Teil von Abfällen der Firma Funder stammt, toxikologisch nicht untersucht wurde und somit als unbedenklich eingestuft werden kann.
Die Straße, die unmittelbar am Wohnhaus der Fam.Piwater führt, soll erhöht werden, was in der Folge zu deutlichen Einschränkungen der Wohnqualität führen wird.
Es ist aus oben angeführten Gründen das Ansuchen (nach Ablöse, Anm. d. Verf) von Nadja und Hans-Jürgen Piwater sehr ernsthaft zu behandeln und es sollten aus medizinischen Gründen Lösungen gefunden werden, um den Kindern die Chance auf eine adäquate Entwicklung zu gewähren. Es kann hier von medizinischer Seite klar angebracht werden, dass die betroffenen Kinder hinsichtlich ihrer Entwicklung Einschränkungen erleiden werden. Dies kann aus ethischen Gründen nicht akzeptiert werden. Eine Ablöse des Objektes wird aus oben angeführten Gründen vom medizinischen Standpunkt als dringlich angesehen.“

Den vorliegenden Einreichunterlagen und dem angefochtenen Bescheid ist diese offensichtlich aus Gründen des Gesundheitsschutzes dringend gebotene Maßnahme nicht zu entnehmen.

Die Genehmigungskriterien des § 24 h UVP-G 2000 (Vermeidung von Immissionen, die die Gesundheit gefährden und Vermeidung unzumutbarer Belästigung) werden daher nicht erfüllt.

4.3.4. *Unzulässige Änderungen des Vorhabens gegenüber der UVE/UVP*

Im Bereich Bahnhof Kühnsdorf und Peratschitzen ist das Projekt gegenüber der UVE/UVP erheblich verändert worden. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Abweichungen (vgl.: § 31a- Gutachten, Seite 125)

- *Umtrassierung im Bereich Bf. Kühnsdorf mit Auswirkung auf das Streckenband in Lage und Höhe für den zu planenden Streckenabschnitt.*
- *Berücksichtung der trassentechnischen Mindestanforderungen der ÖBB im Rahmen der Einreichplanung (Bf. viergleisig, Weichen für eine Ablenkgeschwindigkeit von v =100 Km/h und in der Geraden 2 Randbahnsteige).*
- *Aufgrund der o.a. Parameter und um diese zu erfüllen, musste die Achse Gleis 1 gegenüber der UVE -Trasse um ca. 42 m nach Norden verschwenkt werden, was durch die enge Bogenfolge trassierungstechnische Auswirkungen auf den gesamten Einreichabschnitt zur Folge hatte.*
- *Die ursprünglich als Unterführung geplante Ortszufahrt Peratschitzen ist jetzt als Überführung auf der Grünbrücke Peratschitzen über die Bahntrasse geplant. Die Zufahrt führt jetzt nicht mehr auf der bestehenden Straße in die Ortschaft sondern östlich der Ortschaft und bindet erst nördlich der Siedlung in die vorhandene Straße ein. Außerdem ist nunmehr am Tunnelportal ein Technikgebäude einschl. Zufahrt vorgesehen. In folgender Abb. sind zum Vergleich die ursprüngliche Planung (UVE) und Einreichplanung im Bereich Peratschitzen dargestellt.*

Dass es sich bei diesen Änderungen um gravierende Projektumplanungen handelt, geht u.a. auch aus gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigengutachten hervor. So spricht der TECHNISCHE BERICHT VERKEHRSPROJEKT BAHNBAU (EL 1201) von einer wesentlichen Änderung gegenüber der UVE (vgl. S. 8). Sowohl im Fachbereich Ökologie als Fremdenverkehr / Landschaftsbild wird dargelegt, dass nicht nur die Trasse verschoben und eine andere Variante der Ortszufahrt

Peratschitzen vorgesehen ist, sondern dass diese Projektsänderungen auch weitere nach sich gezogen haben.

So musste im Bereich Peratschitzen (aber auch Hangtunnel Stein und Drauquerung) die Landschaftspflegerische Begleitplanung „*...großräumig umgeplant werden*" (§ 31 A-GUTACHTEN, S. 824).

Gegenüber der UVE hat sich der Ausgleichsflächenbedarf um rund 51 ha (oder rd. 28%) gegenüber der UVE erhöht (EBENDA, S. 834).

Insbesondere die neue Ortszufahrtsvariante „Ost" nach Peratschitzen betrifft ökologisch sensible Bereiche. Diese werden sowohl durch die Trasse der Straße selbst, als auch durch das in der UVE / UVP noch nicht geplante Technikgebäude samt Zufahrt (s. Abb. oben) verstärkt in Anspruch genommen.

- ca. km 101,100 nördlich der Trasse (Geländemodellierung)
- Ca. km 101,600 südlich der Trasse (Bahnbegleitwege)
- von ca. km 102,900 bis ca. km 103,150 nördlich der Trasse (Bereich Schloss Wasserhofen)
- ca. um den km 103,100 südlich der Trasse (Kreisverkehr Wasserhofen)
- ca. 103,500 nördlich der Trasse
- ca. 103,600 südlich der Trasse
- ca. km 103,830 nördlich der Trasse
- etwa beim km 103,960 südlich der Trasse
- ca. km 105,040 südlich der Trasse
- ca. km 107,550 bis ca. km 107,700 nördlich der Trasse
- ca. km 109,960 bis ca. km 110,200 nördlich der Trasse

Die Umplanung der Trasse hat in einzelnen Bereichen auch zur Überschreitung des verordneten Trassenkorridors geführt:

<u>Widerspruch zum UVP-G 2000</u>

§ 24g UVP-G 2000 sieht vor, dass Projektänderungen nur in so weit zulässig sind, als

- durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfungen Rechnung getragen wird oder
- mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Beide Kriterien treffen aus folgenden Gründen <u>nicht</u> zu.

Der Ausgleichsflächenbedarf des gesamten Einreichabschnitts ist, obwohl die gleiche Methode angewendet wurde (EL 11101, LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG - ÄNDERUNGEN GEGENÜBER UVE/UVP, S. 5), um rd. 28 % gegenüber dem UVE / UVP-Projekt gestiegen. Selbst wenn man davon ausgeht, dass im Rahmen der größeren Detaillierung der Einreichplanung gegenüber dem ersten Projektentwurf der UVE / UVP es immer zu Abweichungen kommt, so lässt sich der Zusatzbedarf in dieser Größenordnung damit nicht erklären. Vielmehr lässt er darauf schließen, dass das nunmehr vorliegende Projekt aufgrund der offensichtlich höheren Eingriffsintensität bzw. erhöhten „Umweltschädlichkeit" diesen erhöhten Ausgleichsbedarf verursacht. Dies wird durch Aussagen im § 31A-GUTACHTEN bestätigt. Hier heißt es u.a. auf Seite 827:

„Insgesamt haben sich die Flächenanforderungen im Rahmen des Einreichprojektes gegenüber der UVE durch die technischen Veränderungen im Einreichprojekt beträchtlich gesteigert, und zwar von 1.831.902 qm auf 2.329.544 qm."

Insofern kann den Ergebnissen der UVE / UVP aus fachlicher Sicht auch nicht in ausreichendem Maß Rechnung getragen werden, da ein weniger eingriffsintensives Projekt zwangsläufig zu anderen Bewertungsergebnissen hinsichtlich der Umweltauswirkungen geführt hat. Diese festgestellten Umweltwirkungen – in diesem Fall die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume" - sind ja das zentrale fachliche Ergebnis der UVP, auf dessen Grundlage sowohl die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen bestimmt werden, als auch unter Berücksichtigung dieser Ausgleichsmaßnahmen letztlich die Umweltverträglichkeit beurteilt wird.

Es ist somit nicht möglich, dass ein verändertes Projekt mit höherer Eingriffsintensität die Ergebnisse des ursprünglichen weniger „umweltschädlichen" Projekts berücksichtigen kann, da sie sich ja gerade in diesem Ergebnis voneinander unterscheiden.

So unterscheidet sich z.B. im Bereich Peratschitzen das eingereichte Projekt nicht nur durch die unterschiedlichen Varianten der Ortszufahrt, sondern auch ganz erheblich hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lebensräume.

Das nunmehr in der EP dargestellte Straßenprojekt hat erheblich negativere Auswirkungen und kann daher den ursprünglichen UVP-Ergebnissen, die andere und weniger intensive Auswirkungen festgestellt haben auch nicht gerecht werden (Näheres zu den zusätzlichen negativen Auswirkungen im Folgenden).

Auch das zweite Kriterium wird aus fachlicher Sicht nicht erfüllt, da die vorgenommenen Projektänderungen eindeutig mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

So rückt der Bahnhof Kühnsdorf ca. 42 m nach Norden und damit näher an die dort befindlichen Siedlungen (z.B. St. Marxen) heran. Dies kann grundsätzlich zu höheren Schallimmissionen und entsprechend höherem Belästigungs- bzw. Gesundheitsrisiko führen. Gleiches gilt z.B. auch für das Schloss Wasserhofen, da hier der Gleiskörper von ursprünglich 80 m auf nunmehr 60 m heranrückt und die Trasse auch weniger tief eingeschnitten ist. Auch dies führt zu nachteiligen Umweltauswirkungen, da

- mit erhöhten Schallimmissionen zu rechnen ist und diesen nur
- durch verbesserten Schallschutzmaßnahmen begegnet werden kann,
- die wiederum gemeinsam mit dem näher gerückten Gleiskörper zu negativen Effektenauf das Ensemble Schloss / umgebende Landschaft führt und somit nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter „Landschaftsbild“ sowie Sachgüter / kulturelles Erbe“ zu erwarten sind.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass bei der fachlichen Beurteilung dieses Kriteriums schon allein die Möglichkeit, dass es zu nachteiligen Umweltauswirkungen kommen könnte, ausreicht, um eine Ergänzung des UVP-Verfahrens gem. § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 auszulösen.

In den Gutachten der Einreichunterlagen finden sich dagegen Hinweise, dass die o.g. Kriterien aufgrund der Fragestellung an die Gutachter nicht angemessen berücksichtigt wurden. So mussten vom Gutachter für Fischereiwesen, Gewässerökologie, Jagd und Wildökologie folgende Fragen zu diesem Thema beantwortet werden (§ 31A-GUTACHTEN, S. 89):

„1. Wurden alle Maßnahmen (Begleit,- Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen) aus der UVE 2001 ins eisenbahnrechtlichen Einreichprojekt 2008 übernommen, bzw. handelt es sich bei den in die Einreichplanung vorgenommenen Abänderungen um mehr als geringfügige Abweichungen zum Planungsstand im UVP Verfahren. Wenn ja, haben diese Maßnahmen negative Auswirkungen auf die im UVG beurteilten Schutzgüter bzw. ist trotz der Änderungen die Umweltverträglichkeit weiterhin gegeben.
2. Wurden die im UVP- Verfahrens von den UVP-Gutachtern zwingend vorgeschriebenen Auflagen im eisenbahnrechtlichen Einreichprojekt 2008 umgesetzt. Wenn nicht, ist die Begründung des Konsenswerbers ausreichend, um eine Genehmigung zu erteilen."

Die Zusatzfrage, ob trotz der Änderungen die Umweltverträglichkeit weiterhin gegeben ist, verfehlt inhaltlich die nach § 24h UVP-G 2000 zu beantwortende Sachverständigenfrage. Es ist für die Auslösung einer ergänzenden UVP bereits ausreichend, wenn durch die Projektsänderungen nachteilige Umweltauswirkungen auftreten können. Die Frage der Umweltverträglichkeit ist erst in dem ergänzenden UVP-Verfahren unter erneuter Beteiligung der Öffentlichkeit zu klären und kann nicht im Rahmen eines anderen Verfahrens (eisenbahnrechtliches Bauverfahren) entschieden werden.

Gleiches gilt auch für die Umsetzung der im UVP-Verfahren zwingend vorgeschriebenen Auflagen. Hier ist nicht entscheidend, ob die Abweichung von diesen Vorgaben genehmigungsfähig im Sinne des Eisenbahnrechts ist, sondern ob damit zusätzliche negative Umweltauswirkungen verbunden sein können. Wenn dies der Fall ist, muss wiederum in einer ergänzenden UVP über die Umweltverträglichkeit entschieden werden.

Ein weiteres Beispiel für zusätzliche negative Auswirkungen der „Variante Ost" der Ortserschließungsstraße Peratschitzen ist das Schutzgut Tiere und Lebensräume.

Im § 31a-Gutachten (S. 824) heißt es dazu:

„Im Teilabschnitt Peratschitzen durchschneidet die Trasse ein ökologisch besonders hochwertiges Mosaik verschiedener Feuchtbiotoptypen (Flachmoor, Teiche, Bäche, Gräben), Magerrasen und selten gewordener offener Sukzessionsflächen (ehemalige Abbauflächen), die teils als Schutzflächen geschont, teils aber auch voll von der Trasse getroffen werden. Durch die Änderung der technischen Planung (Straßenplanung) kommt es in Peratschitzen zu besonders ausgeprägten Unterschieden zwischen UVE und Einreichplanung. Statt der in der UVE verfolgten Zielsetzung einer „Neugestaltung des Gerinnes (Zulauf zum Peratschitzenbach) bei gleichzeitiger Ermöglichung einer gewässergeprägten Dynamik" wird in der Einreichplanung alternativ ein Feuchtlebensraum auf dem Gebiet der ehemaligen Zuckerfabrik geplant. Dort soll das Gelände abgesenkt werden und mit zwei (bei niedrigen Wasserständen getrennten) Tümpeln als Amphibienlebensraum zum Ausgleich des Verlustes des Gelbbauchunkenlebensraums dienen."

Aus der Gegenüberstellung der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen UVE / EB geht hervor, dass die europarechtlich geschützte Gelbbauchunke (gem. Anhang IV FFH-Richtlinie) im Gegensatz zum UVE-Projekt nunmehr einen Totalverlust seines Lebensraumes im Bereich des veränderten Projekts (Straßenanbindung Peratschitzen, Zufahrtswege zur Strecke, Wasserbauliche Maßnahmen und Brückenverkürzung um 1 Feld) erleidet (EL 1101: UMSETZUNG DER AUFLAGEN/MAßNAHMEN AUS DEM UVP-VERFAHREN, S. 63):

Lfd. Nr	Zwingende Auflage / Maßnahme gem. UVP	Stellungnahme Planergruppe/ ÖBB
439	Zum Schutz der gefährdeten Gelbbauchunken im Einflussbereich der Trasse (Peratschitzen) werden folgende Maßnahmen zwingend vorgeschrieben: Erstellung eines langfristigen Biotopmanagementplanes und Sicherung seiner Durchführung über das Bestehen der ökologischen Bauaufsicht im engeren Sinne hinaus. In diesem Erhaltungsplan wird das Absammeln adulter Tiere und Kaulquappen vor Beginn der Bauarbeiten und Verbringen in geeignete gesicherte Lebensräume bzw. Schaffung solcher (periodische Kleingewässer) vorzusehen sein.	Der genannte Standort ist aufgrund der Änderung der Trassenlage massiv betroffen (Straßenanbindung Peratschitzen, Zufahrtswege zur Strecken, Wasserbauliche Maßnahmen und Brückenverkürzung um 1 Feld)! Der Gelbbauchunken-Lebensraum wird gänzlich zerstört und muss ersetzt werden. Die Gelbbauchunken werden vor Baubeginn in einen neu angelegten Feuchtlebensraum umgesiedelt (Einlage 11103; Maßnahme A-Gn 006) Die Durchführung ist von der ökologischen Bauaufsicht zu begleiten!
442	Zwingende Maßnahmen zur Erhaltung der Lebensräume für die gefährdeten Gelbbauchunken	

Die Beurteilung der Erheblichkeit der durch diese Projektänderung ausgelösten zusätzlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Lebensräume wird besonders im Lichte der europarechtlichen Schutz- und Verbotsbestimmungen deutlich. Für Anhang IV-Arten gelten folgende Verbotstatbestände (Art.12 FFH-RL):

a) *alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;*
b) *jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;*
c) *jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;*
d) *jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.*

Diese sind im Ktn NSG in den §§ 19 und 22 umgesetzt. Die EU-Kommission hat in einem Leitfaden Empfehlungen ausgesprochen, wie diese Bestimmungen in der fachlichen Praxis anzuwenden sind (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2007).

Es ist offensichtlich bzw. auch den Gutachten der UVE/UVP und den EP-Unterlagen zu entnehmen, dass die Verbotstatbestände in Bezug auf die Gelbbauchunke relevant sind. Durch das vorgesehene Absammeln der Tiere vor Beginn der Bauarbeiten und Umsiedlung in ein Ersatzbiotop kann die Verletzung des Tötungsverbots voraussichtlich noch vermieden werden. Dies gilt jedoch nicht für das Verbot der Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten. Die in der ehemaligen Schottergrube Peratschitzen vorhandenen kleinen Wasserstellen und Pfützen sind typische Laichhabitate der Gelbbauchunke und werden vollständig vernichtet.

Die Vernichtung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfüllt nur dann nicht den diesbezüglichen Verbotstatbestand, wenn umfangreiche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der „kontinuierlichen ökologischen Funktionalität" dieser Lebensstätten ergriffen werden.

An diese Maßnahmen sind entsprechend den Ausführungen des o.g. EU-Leitfadens (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2007, S. 53ff) strenge Anforderungen zu stellen:

a) Die Maßnahmen müssen einen ganz **engen funktionalen Zusammenhang** zur betroffenen Fortpflanzungs-/Ruhestätte haben. Es darf zu **keinem Zeitpunkt** zu einer Verschlechterung der Funktionalität kommen. Die Qualität der Stätte muss **bewahrt oder verbessert** werden.

b) Die ökologische Funktion der Maßnahmen für die betroffenen Arten muss **eindeutig nachgewiesen** werden. Bei einem günstigen Erhaltungszustand der Population kann die **Prognosesicherheit** bzgl. der Wirkung der Maßnahmen geringer sein als bei Arten, die einen ungünstigen Erhaltungszustand aufweisen

In der EP ist als Ersatz für die zerstörten Gelbbauchunken-Habitate die Schaffung von Gewässern im Bereich der ehemaligen Zuckerfabrik vorgesehen. Ein plausibler Nachweis, dass diese Ersatzmaßnahmen den Anforderungen an die Aufrechterhaltung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität genügen, ist den UVE / UVP und Gutachten der EB nicht zu entnehmen. Die fachlichen Anforderungen, die sich aus den europarechtlichen Artenschutzbestimmungen ergeben, haben offensichtlich in den Gutachten keine Rolle gespielt. Es finden sich keinerlei Textpassagen, die sich mit dieser Problematik auseinandersetzen.

Aus dem Bericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu den Änderungen gegenüber UVE/UVP (EL 11101) geht vielmehr hervor, dass die Ersatzmaßnahme für die Gelbbauchunke qualitativ nicht gleichzusetzen ist mit dem Zustand der bei Verwirklichung des UVE-Projekts eingetreten wäre. Auf der Ersatzfläche im Bereich der ehemaligen Zuckerfabrik ist die Gelbbauchunke offensichtlich weniger vernetzt mit anderen Habitaten. So kann die Grünbrücke Peratschitzen aufgrund der nunmehr vorhandenen Durchschneidung durch die Ortszufahrt Peratschitzen ihre Verbundfunktion für Kleintiere nicht mehr bzw. nur noch eingeschränkt wahrnehmen.

UVE-Kürzel	**Kurzbeschreibung lt. UVE-Bericht**	**Begründung der Änderung,**
AL-08	Im Bereich zw. Grüntunnel und Brücke Peratschitzen werden beidseitig der Trasse Amphibienleitzäune errichtet (200 m Länge)	Maßnahme entfällt: die in der Schottergrube Peratschitzen Süd vorhandenen Gelbbauchunken müssen vor Baubeginn abgesiedelt werden (Ersatzlebensraum AGn 006), der Bedarf für Schutzanlagen ist danach nicht mehr gegeben, da der attraktive Lebensraum zerstört wird.

AQ-08	Grüntunnel Peratschitzen – Bedeutung als Amphibien und Kleintierquerung zw. Schottergrube und Moor Peratschitzen	Maßnahme verändert: Grüntunnel Peratschitzen wird von der Anbindungsstraße nach Peratschitzen gequert (in der UVE als Tunnel geführt)

Aus: Mappe 11- Änderungen gegenüber der UVP, S. 42

Dies wirkt sich grundsätzlich auch negativ auf den Erhaltungszustand der Population(en) der Gelbbauchunken aus.

Aus fachlicher Sicht handelt es sich um nachteilige Umweltwirkungen des geänderten Projekts im Sinne des § 24 g UVP-G 2000.

Im RUNDSCHREIBEN ZUR DURCHFÜHRUNG DES UVP-G 2000 vom BMLUW (BMLUW, 2001, S. 61)) wird der § 24 g folgendermaßen interpretiert:

„Für Änderungen, die auf Grund der Ergebnisse der UVP erfolgen oder mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können, ist das Verfahren gemäß UVP-G 2000 nicht neuerlich aufzurollen."

Auch hier ist eindeutig festzustellen, dass die Projektänderungen im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Verfahren diese Kriterien aus fachlicher Sicht nicht erfüllen. Die Verschiebung der Trasse um 42 m im Bereich Kühnsdorf und die Anpassungen der Kurvenradien haben rein eisenbahntechnische bzw. betriebstechnische Gründe (s.o.). Die Umplanung der Ortszufahrt Peratschitzen ist auch nicht Ergebnis der UVP, sondern hat rein wirtschaftliche Gründe. Der Bau der Unterführung würde mit erheblichen Mehrkosten u.a. aufgrund der schwierigen Grundwasserverhältnisse verbunden sein (siehe dazu beiliegende gutachterliche Stellungnahme von Dr. Lueger).

5. Anträge:

Die Beschwerdeführer stellen daher folgende

Anträge:

Der Verwaltungsgerichtshof möge

1. den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes,

   in eventu

   gemäß § 42 Abs. 2 Z 3 VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften

   zur Gänze aufheben; und

2. gemäß §§ 47ff VwGG erkennen, der Bund ist schuldig, die durch das verwaltungsgerichtliche Verfahren entstandenen Kosten der Beschwerdeführer im gesetzlichen Ausmaß (Schriftsatzaufwand und Gebühren) zu Handen ihres Vertreters binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Bürgerinitiative Admont - Lassein – Althofen – Lind
Bürgerinitiative Stein - Drauquerung
Bürgerinitiative DG Srejach
Bürgerinitiative Peratschitzen – St. Lorenzen

Beilage:
Fachliche Stellungnahme Dr. Josef Lueger vom 18.12.2009