

Die Beschwerdeführer erheben durch ihren Vertreter gegen den Bescheid des BM VIT vom 15.11.2006, GZ: BMVIT-820.164/0020-IV/SCH2/2006, durch ihren Vertreter nachstehende

## **BESCHWERDE**

an den Verwaltungsgerichtshof.

### **A. Sachverhalt**

Die Erstbeschwerdeführerin ist eine Gemeinde, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, weshalb sie von ihrem Recht gem. § 34 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 in der geltenden Fassung, zum Bauentwurf Stellung zu nehmen, schriftlich Gebrauch machte.

Die Zweitbeschwerdeführerin ist ein Bürgerinitiative der Parteistellung im Verfahren zu kommt.

Die Konsenswerberin hat nun um die UVP-Prüfung des beantragten Projekts angesucht. Die Beschwerdeführer haben dazu bei den Verhandlungen am 13.12.2005 und 14.12.2005 Einwendungen erhoben und Gutachten vorgelegt. Die Beschwerdeführer haben auch zum Ansuchen auf eisenbahnrechtliche Genehmigung des Projekts und Betriebsbewilligung sowohl zum Ansuchen als auch bei den Verhandlungen Einwendungen erhoben und ergänzende Unterlagen vorgelegt.

Die belangte Behörde hat mit Bescheid vom 15.11.2006, GZ: BMVIT-820.164/0020-IV/SCH2/2006, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die wasserrechtliche Genehmigung und die Betriebsbewilligung erteilt.

### **B. Anfechtungserklärung**

Der Bescheid des BM für Verkehr, Innovation und Technologie vom BM VIT vom 15.11.2006, GZ: BMVIT-820.164/0020-IV/SCH2/2006 wird seinem gesamten Inhalt und

Umfang nach angefochten.

Die Beschwerdeführer erachten sich in ihren Rechten verletzt, insbesondere in ihren Rechten auf Unterlassung von Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit durch Lärm, Staub, Erschütterungen und sonstige Beeinträchtigungen und Unterlassung von Eingriffen in ihr Eigentumsrecht durch Staub, Erschütterung, Veränderungen des Wasserhaushaltes und sonstige Beeinträchtigungen während der Bauphase und während des Betriebes der zur Genehmigung eingereichten Anlage, insbesondere liegen Verstöße gegen nachstehende Bestimmungen vor:

§§ 26, 43 Stmk BauG, § 1 Stmk NSchG 1976, UVP-G 2000, EisbG, § 59 AVG, und RL 2001/16/EG, RL 97/62/EG, RL 92/43/EWG, Art 5 StGG.

### **C. Beschwerdeausführung**

#### **Darlegung der Bedenken, Gesetzswidrigkeiten und Verfahrensmängel des Bescheides**

##### **Allgemein:**

Grundsätzlich wird festgehalten, dass durch die seitens der Konsenswerberin vorgelegten Stellungnahmen die Bedenken der Beschwerdeführer hinsichtlich der mangelnden Umweltverträglichkeit des Projektes nicht ausgeräumt werden konnten.

Die Ansicht der Konsenswerberin, dass die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer hinsichtlich der zumutbaren Lärmimmissionen wiederholt angeführten Regelungen, wie ÖAL Richtlinie, WHO-Richtlinien bzw. Planungswerte gemäß ÖNORM 5021-1 im gegenständlichen Verfahren keine gesetzliche Relevanz hätten, wird seitens der Beschwerdeführer nicht geteilt. Wie bereits bei der Umweltverträglichkeitserklärung erläutert, wird der Bau dieses Streckenabschnittes der Koralmbahn nachhaltige Auswirkungen auf diese Region, insbesondere auf die Beschwerdeführer, haben. So sind sowohl während der Bauzeit, als auch nach Fertigstellung, also während des Betriebs der Hochleistungsbahn, negative Folgen zu erwarten. Insbesondere gibt es erhebliche Bedenken hinsichtlich Lärm-, Staub- und Abgasemissionen.

Zu der Ansicht der Behörde, die vorgebrachten Einwendungen seien in Bezug auf die

Lärmschutzbelastung infolge der Errichtung und Betriebes der gegenständlichen Bahnanlage keine Einwendungen im Sinne des §35 Abs.2 Eisenbahngesetz, wird festgehalten, dass dies nicht der Fall ist, sondern dass berechnete subjektiv öffentlich-rechtlich begründete Einwendungen von den Parteien vorgebracht wurden.

Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Wie anhand der Einwendungen und beigelegten Gutachten der Beschwerdeführer im gesamten Verfahren ersichtlich, ist es nicht zutreffend, dass den Gutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen von Parteien nicht auf gleicher Ebene mit einem Privatgutachten entgegengetreten wurde. (Bescheid Seite 195). Dieser Punkt wurde aber im Rahmen des Bescheides gänzlich außer Acht gelassen. (Beigelegte Gutachten: Umweltmedizinisches Gutachten von Dr. Zsolt Visky-Hanka, Gutachten über die Ist-Lärmsituation in Frauental von Dr. Gerhard Tomberger, Kostenschätzung für die Vortunnelverlängerung von DI Nesitka.)

Dass die Erfordernisse der SchiV bereits bei weitem übererfüllt wären und dass einheitlich ein Grenzwert von 55 dBA bei Tag und von 45 dBA bei Nacht zugrunde gelegt worden wäre, ist nicht nachvollziehbar. Hier steht der Bescheid in einem krassen Widerspruch zu den Projektsunterlagen, woraus ersichtlich ist, dass diese Grenzwerte bei 13 Objekten nicht eingehalten werden. Der Bescheid entspricht nicht dem relevanten Sachverhalt und ist daher zu beheben.

Weiters ist auszuführen, dass die Konsenswerber im Einreichprojekt insbesondere davon ausgehen, dass sie bezüglich der auftretenden Lärmemissionen lediglich die Grenzwerte der Schienenimmissionsverordnung einhalten müssten, was aber aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten rechtlich nicht begründet ist.

Bei den geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird davon ausgegangen, dass lediglich die Grenzwerte der SchiV unter Berücksichtigung des so genannten Schienenbonus', das heißt mit einem Zuschlag von 5 dB zum zulässigen Dauerschallpegel, auszugehen wäre, was aber letztlich zu Gesundheitsgefährdungen der Anrainer führt. Die Anwendung des so genannten Schienenbonus für die Lärmschutzmaßnahmen und grundsätzlich für die Lärmemissionen ist

im gegenständlichen Fall nicht gerechtfertigt, zumal das betreffende Gemeindegebiet von Frauental bis dato von einem derartigen Lärm nicht betroffen war und daher grundsätzlich von einem geringen Grundgeräuschpegel auszugehen ist. Rechtlich ist auch nicht begründet, dass von Grenzwerten von einer Verordnung ausgegangen wird und dabei die zulässigen Dauerschallpegel im Sinne des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes überhaupt übergangen werden, zumal nach den Grundsätzen der Rechtsordnung Normen einer Verordnung nicht dazu geeignet sind, Normen eines Gesetzes zu verdrängen.

Die Beschwerdeführer weisen darauf hin, dass die Minimierung der Lärmbelastigung für die angrenzenden reinen Wohngebiete nordwestlich des geplanten Tunnelportals (die so genannte Harterwaldsiedlung) und westlich der geplanten Bahntrasse im Bereich der Zeierlingerstraße unabdingbar ist. Es handelt sich hierbei um Gebiete, die sehr ruhig gelegen sind und in denen bis dato nahezu kein Verkehrslärm zu hören war. Belegt wird dies durch Messungen in den beiden genannten Wohngebieten, die von der Marktgemeinde Frauental a. d. L., in Auftrag gegeben wurden. Hierbei wurden drei Messpunkte gewählt, nämlich einer auf dem Grundstück Nr. 329/3 (Fasanenweg 18, Strohmeier; in Folge Messpunkt MP1 genannt). Dieser Messpunkt MP1 liegt nördlich der geplanten Bahntrasse, 100 m von der Gleisachse entfernt. Der zweite Messpunkt MP2 liegt auf dem Grundstück Nr. 334/4 (Siedlung Zeierlingerstraße 37) und liegt somit südlich der geplanten Bahntrasse, 140 m von der Gleisachse entfernt. Ein dritter Messpunkt MP3 liegt in der Harterfeldstraße, nördlich der geplanten Bahntrasse. Die Messungen an den beiden Messpunkten MP1 und MP2 wurden am 21.9.2000 in der Zeit zwischen 23:10 Uhr und 0:30 Uhr in der Nacht durchgeführt. Es herrschte Windstille und der Himmel war bei 15 °C bedeckt. Messungen am Messpunkt 3 wurden am 6.7.2001 zwischen 0:20 Uhr und 0:40 Uhr bei 20 °C und Windstille vorgenommen. Die Messungen ergaben, dass das Siedlungsgebiet im direkten Einflussbereich der genannten Koralmbahn in schalltechnischer Hinsicht in der Nacht durch einen sehr niedrigen Grundgeräuschpegel von rund 29 dB gekennzeichnet ist, der im Sommer bestimmt wird durch entferntes Grillengezirpe und sonst nichts. Bei Wind ist noch Blätterrauschen zu vernehmen. Im Winter, also in Abwesenheit von nächtlichen Tierlauten, wird der Grundgeräuschpegel erfahrungsgemäß unter 20 dB sinken. Der Ermittlungspegel LA,eq wird bestimmt durch vereinzelt hörbare Wohngeräusche aus der Nachbarschaft (Stimmen, Musik), ebenso die mittleren Spitzen LA,1.

Die Grundgeräuschpegel  $LA_{95}$  nachts wurden im betroffenen Siedlungsgebiet in unterschiedlichen Zeiträumen sehr einheitlich mit 29 dB gemessen. Dies liegt unter dem Planungsrichtwert für den Grundgeräuschpegel gem. ÖNORM S 5021-1 in der vorliegenden Widmungskategorie von 30 dB. Wie oben erwähnt, ist im Winter mit Werten von 20 dB und darunter für den Grundgeräuschpegel zu rechnen, womit die Planungsrichtwerte derzeit um bis zu 9 dB unterschritten werden. Die gemessenen Mittelungspegel  $LA_{eq}$  in der Nacht liegen derzeit mit 33 bis 36 dB in der Nacht um 4 bis 7 dB unter den Planungsrichtwerten gem. ÖNORM S 5021-1.

Hinsichtlich der Lärmspitzen  $LA_{01}$  ist festzustellen, dass sie zur Zeit mit 40 bis 45 dB gemessen wurden und sie somit um 9 bis 14 dB unter dem Grenzwert der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 Tafel 4 liegen, der mit Grundgeräuschpegel + 25 dB in der Nacht festgelegt ist.

Die Prognosepegel für die zukünftige Lärmsituation wurden vom Büro Dr. Fallast im Auftrag der Konsenswerber ermittelt. Als Zielvorgabe dient die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) mit den Grenzwerten tags/nachts für den Beurteilungspegel  $LA_r$  für das vorliegende Plangebiet von  $LA_r = 60/50$  dB.

Die nicht abgelösten Wohnobjekte werden mit Beurteilungspegeln von  $LA_r$ , bis zu 50 dB in der Nacht belastet. Für die einzelnen Vorbeifahrtpegel bedeutet dies im betroffenen Siedlungsgebiet Lärmspitzen bis zu  $LA_{01} = 65$  dB (5 dB Zuschlag wegen Entfall des Schienenbonus bei Einzelpegelbetrachtung und 10 dB Erhebung des Spitzenpegels über den Durchschnittspegel aus Erfahrungswerten). Vor allem der sogenannte Tunnelknall beim Austritt der Züge aus dem Tunnel stellt eine besondere Belastung für die Bewohner der Harterfeldsiedlung und von Zeierling dar.

Daraus ergibt sich, dass durch den Betrieb der Koralmbahn in den beiden Siedlungen Harterwald und Zeierling nachts der Grundgeräuschpegel im Sommer durch den Dauerlärm um bis zu 20 dB, im Winter sogar um bis zu 30 dB überschritten wird. Ferner überschreiten die Vorbeifahrtspitzen den Grundgeräuschpegel je nach Jahreszeit um rund 34 – 45 dB. Zu berücksichtigen ist ferner, dass der zu erwartende Immissionsschall eine gänzlich neue Schallquelle darstellt, da bis dato nachts keinerlei Zugverkehr stattfindet und somit eine absolute Ruhe herrscht. Der Forderung des umweltmedizinischen Sachverständigen nach einer Herabsetzung des Lärms für das Freiland auf 45 dB A und den Einbau von

Lärmschutzfenstern, weil eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB A keinesfalls toleriert wird (UVG Band 12 Seiten 78 und 252, Bescheid Seite 91) wurde in den Projektunterlagen nicht nachgekommen. Im Bescheid wurde es verabsäumt, diesbezügliche Maßnahmen bzw., Auflagen zu definieren.

Unter Hinweis auf die Kriterien der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, Tafel 3 ist bei derart hohen Überschreitungen des Grundgeräuschpegels mit nachdrücklichen Gemeinschaftsaktionen der betroffenen Wohnsiedlungen zu rechnen. Die Grenze der zumutbaren Störung wird ganz allgemein im österreichischen Verwaltungsverfahren festgelegt mit Grundgeräuschpegel plus 10 dB. Diese Zumutbarkeitsgrenze wird durch den Dauerlärm um das Doppelte bis zum Vierfachen überschritten.

Der Grenzwert von 50 dB nach der SchIV ist im vorliegenden Fall problematisch, da der Grundgeräuschpegel laut den Prognosen um bis zu 30 dB überschritten wird und der Grenzwert von 50 dB somit als zu hoch erscheint.

10 dB Schallpegelerhöhung bedeutet eine Verdoppelung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Im konkreten Fall würde sich die subjektive Lautstärkeempfindung an manchen Stellen sogar verachtfachen, was tatsächlich eine sehr starke psychosomatische Belastung der Betroffenen bedeuten würde. Verschärfend wird die sehr niedrige mittlere Pausenzeit von nur 6,9 Minuten zwischen den Zügen wirken. Eine in der lärmmedizinischen Literatur empfohlene mittlere Pausenzeit von sechs Minuten zwischen zwei Ereignissen wird zwar erreicht, aufgrund der sehr hohen Schallpegelerhöhung gegenüber dem Grundgeräuschpegel bedeutet diese sechsminütige mittlere Pausenzeit jedoch einen kritischen Wert.

Hier treffen nämlich zwei Parameter aufeinander, von denen jeder für sich selbst Auslöser für nächtliche Ruhestörung bzw. Schlafstörung sein kann. Der eine Parameter ist, dass in der Nacht der derzeitige ortsübliche lärmäquivalente Dauerschallpegel im Bereich der Messpunkte um maximal 7 dB über dem Grundgeräuschpegel liegt. Derzeit dominieren in der Nacht die Naturgeräusche, insbesondere das Zirpen der Grillen, und nicht der Verkehrslärm, sodass der Grundgeräuschpegel die vorherrschende Lärmquelle ist. Zu diesem niedrigen Grundgeräuschpegel kommt ein um 23 bis 29 dB höherer Beurteilungspegel und eine niedrige mittlere Pausenzeit von 6,9 Minuten, die in der lärmmedizinischen Literatur als unterster Wert angegeben wird.

Zahlreiche experimentelle und epidemiologische Studien ergaben, dass eine starke Lärmbelastung zur Häufung von psychischen und psychosomatischen Beschwerden führen kann. Insbesondere sind darunter ein Gefühl der Angespanntheit, Müdigkeit und Nervosität, leichte Reizbarkeit, Kopfschmerzen und depressive Verstimmungen zu verstehen. Personen, die ständig mit einer starken Lärmbelastung leben müssen, fühlen sich durch den Lärm belästigt und sind verärgert, dass eine gewünschte Aktivität durch die Lärmimmission unterbrochen bzw. behindert wird. Besonders stöempfindlich gegenüber Lärm sind sprachliche Kommunikation, bestimmte kognitive Leistungen und der Nachtschlaf.

Lärm kann Signale ganz oder partiell verdecken, Gedankengänge unterbrechen und das Einschlafen bzw. Durchschlafen beeinträchtigen. In der Regel führt dies zu psychophysiologischen Stressreaktionen, die bei chronischem Stress gesundheitsschädigende Wirkung haben. Am intensivsten sind solche Lärmreaktionen, wenn besondere Ansprüche an die Ruhe gestellt werden, wie dies vor allem in den Abend- und Nachtstunden der Fall ist.

Ein wichtiges Kriterium bei der Störung durch diskontinuierlichen Lärm ist die Vorhersehbarkeit. Lärm, der zu erwarten ist, der jedoch hinsichtlich seines Eintreffens nicht vorhersagbar ist, versetzt die betroffenen Menschen in einen andauernden Alarmzustand. Dies führt zu einer Sensibilisierung, also einer höheren Erregbarkeit. Das Gefühl, Lärm hilflos ausgeliefert zu sein und nichts an der Situation ändern zu können, fördert auf Dauer eine depressive Haltung (in der Fachliteratur als „Niederlagereaktion“ bezeichnet).

Neben diesen psychischen Auswirkungen des Lärms kommt es zu kardiovaskulären Reaktionen. Hohe Schallpegel lösen eine wiederkehrende Vasokonstriktion mit erhöhten Blutdruckwerten aus, was wiederum zu einer Muskelhypertrophie der Gefäße führt. Schließlich entwickelt sich manifeste Hypertonie. Solche lärmbedingten kardiovaskulären Langzeitreaktionen wurden in stark lärmbelasteten Gebieten in der Vergangenheit sogar bei Kindern nachgewiesen.

Weitere Auswirkungen von Lärm sind eine verringerte Fertilität, eine erhöhte Frühgeburtenrate und ein verringertes Geburtsgewicht.

Eine Gewöhnung der Betroffenen an den Bahnlärm ist in Zukunft nicht zu erwarten, umso

mehr, als die Bevölkerung der beiden Wohngebiete Harterwald und Zeierling schon jetzt sehr stark sensibilisiert ist. Dies kommt u. a. durch die Bildung und die Aktivitäten einer Bürgerinitiative für die Erhaltung der Lebensqualität zum Ausdruck. Eine solche Sensibilisierung wird die Weckschwelle herabsetzen und die Nachtruhe nachhaltig stören, was gesundheitliche Auswirkungen bis zum Auftreten von Depressionen und kardiovaskulären Störungen nach sich ziehen kann.

Durch die äußerst starke Lärmpegelerhöhung über den Grundgeräuschpegel und aufgrund der Dauerhaftigkeit der Ereignisse auf Jahrzehnte gesehen, sowie der in 6,9-Minuten Intervallen auftretenden Schallpegelspitzen sind bei den Bewohnern Einschlafstörungen, Durchschlafstörungen und frühere Aufwachreaktionen zu erwarten. Solche dauerhaften Stresssituationen können über Jahre hinweg zu Herz-Kreislauf-Störungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Depressionen führen. Hinzu kommt tagsüber eine durch die nächtlichen Ruhe- und Schlafstörungen bedingte verminderte Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit, sowie eine Erhöhung der Unfallhäufigkeit.

Die Lärmspitzen sind gemäß der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 in der Nacht im Freien auf einen Wert zu beschränken, der sich aus dem Grundgeräuschpegel + 25 dB ergibt. Im konkreten Fall wären das  $29 \text{ dB} + 25 \text{ dB} = 54 \text{ dB}$ . Auch dieser Grenzwert wird in Zukunft bei der geplanten Ausführung der Koralmbahn je nach Jahreszeit um rund 10 – 20 dB überschritten.

In der SchIV werden Maximalpegel nicht berücksichtigt. Dennoch sind gerade sie wichtig für den Vergleich mit den Geräuschen der Umgebungssituation und damit für die Wahrnehmbarkeit einzelner Ereignisse. Insbesondere hinsichtlich lärmbedingter Schlafstörungen kommt einzelnen Schallpegelspitzen eine besondere Bedeutung zu. Dabei sind sowohl Höhe als auch Häufigkeit der Spitzen von Bedeutung. Schallpegelspitzen von  $L_{Amax} 48 \text{ dB}$  im Raum verändern ab einem Auftreten von ca. 10 Ereignissen pro Nacht den Ablauf der Schlafstadien.

Im Bereich der Beschwerdeführer wird das Ostportal des Koralmtunnels, sowie eine Baustelleneinrichtung errichtet werden.

Der Bau der Koralmbahn wird in diesem Bereich nachhaltige Auswirkungen auf die Region, insbesondere auf die Gemeindebewohner der Beschwerdeführer haben. Neben den



Belastungen durch den Betrieb der projektierten Bahnanlage sind vor allem während der Bauzeit mit negativen Folgen infolge von baubedingten Emissionen zu rechnen, was bereits im Umweltverträglichkeitsverfahren festgestellt wurde.

Im Bereich der Harterwaldsiedlung, welches ein reines Wohngebiet darstellt ist vor allem nachts mit massiven Eingriffen zu rechnen (S 650ff Niederschrift)

Dass es gegenüber den UVE- Unterlagen zu einer signifikanten Verbesserung der Lärmimmissionen gekommen sei und der medizinischen Forderung nach Einhaltung von 45 dB für den Zeitraum Nacht weitestgehend Genüge getan würde, kann nicht nachvollzogen werden. Vielmehr ist es so, dass die in den UVE- Unterlagen vorgestellte Variante bei vielen Objekten eine Überschreitung der SCHIV- Grenzwerte beinhaltet hat und somit in dieser Form nicht genehmigungsfähig wäre. Nach den in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen dargestellten Lärmbelastungen auf Basis des (nicht aktuellen) Betriebsprogramms erscheint eine gesicherte Einhaltung der SCHIV –Grenzwerte zwar wahrscheinlicher, hingegen werden die vom umweltmedizinischen Sachverständigen vorgegebenen strengeren Vorgabewerte der WHO (45 dB) in 13 von 32 Objekten nicht eingehalten. Dabei handelt es sich im besonderen um die südseitig der Bahntrasse gelegenen Objekte.

Der WHO-Wert von 45 dB wird als Belastungsgrenze definiert, bis zu dem schädliche Gesundheitsauswirkungen mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Seitens der Beschwerdeführer wird keinesfalls akzeptiert, dass diese Grenze für 13 Objekte nicht gelten soll. In diesem Zusammenhang weisen die Beschwerdeführer nochmals auf die Feststellung des Gutachters Univ.-Prof. DDr. Marth zur Forderung 145 im UVP-Verfahren hin: „Die Harterwaldsiedlung ist in der Tat ein Bereich, der durch den Betrieb der Koralmbahn durch Lärm in einer Weise belastet wird, dass Gesundheitsschäden im Verlauf von Jahren zu erwarten sind. Der medizinische Sachverständige fordert in seinem Gutachten eine Herabsetzung des Lärms für das Freiland ( $L_{Aeq} < 45$  dB) und den Einbau von Schallschutzfenstern für die oberen Stockwerke. Dadurch wird eine Situation erreicht, die konform mit den Forderungen geht.“

Die Absicht der Konsenswerberin, bei Vorliegen detaillierter Bauablaufpläne, diese den Beschwerdeführern zur Einsichtnahme vorzulegen und mit den Vertretern der Gemeinde und der Bürgerinitiative abzustimmen, wurde in der Stellungnahme zu den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen begrüßt. Die Formulierung der Konsenswerber erfolgte allerdings

unverbindlich, weswegen um eine diesbezügliche Abänderung ersucht wurde. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Die Absicht, rechtzeitig die vor Baubeginn zu erstellenden Prognosen über die zu erwartende Luftgüte den Beschwerdeführern zur Einsichtnahme vorzulegen, wurde in den Projektunterlagen (ergänzende Einreichunterlagen aus 2006) unverbindlich formuliert. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Zur Forderung 0161 im Synthesebericht: „Eine Bauaufsicht soll installiert werden, die mindestens einen sachkundigen Ansprechpartner für die Anrainergemeinden nominiert, der für Anrainerbeschwerden während der Bautätigkeiten jederzeit erreichbar ist und bei unzumutbarer Belastung sofort Maßnahmen veranlassen kann. Lt. Stellungnahme der ÖBB vom 3.6.2005 könne die Vorschreibung einer ökologischen Bauaufsicht nur im Rahmen des Verfahrens durch die Behörde erfolgen. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

### **TRASSE, Verfahrensgegenstand**

Festgehalten wird, dass um den Neubau einer zweigleisigen Hochleistungsstrecke mit den Gleisen 1 und 2 für eine Betriebsgeschwindigkeit von  $v = 200$  km von Projekt-KM 32,3 + 50.000 bis Projekt-KM 73,8 + 000.00 angesucht wurde.

Gleichzeitig werden der Koralmtunnel und die Tunnellüftungsanlage gemäß § 36 Abs. 2 EisbG 1957 gesondert zur Bewilligung vorgelegt und sind nicht Gegenstand des verfahrensverfangenen eisenbahnrechtlichen Einreichprojektes. (Seite 158 ff, Verhandlungsniederschrift 14.12.2005)

Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung soll für den Bahn-KM 40,834 bis Bahn-KM 73,800 – in concreto den Koralmtunnel - ein gesondertes Ansuchen erfolgen.

Festgehalten wird, dass entgegen der Ansicht der Konsenswerberin der Koralmtunnel samt Tunnellüftungsanlage, Bahn-KM 40,834 bis Bahn-KM 73,800, vom Ansuchen auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 36 Abs. 1 Eisenbahngesetz auf Neubau einer zweigleisigen Hochleistungsstrecke von KM 32,25 – Projekt-KM 73,800 umfasst ist.

Folglich ist der Tunnel samt Belüftungsanlage Teil der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsansuchen und verfahrensgegenständlich.

Dies ergibt sich insbesondere aus der Rechtsprechung zu § 10 EisbG, die definiert, welche Bauten eine Eisenbahneinrichtung darstellt.

Festgehalten wird ausdrücklich, dass gemäß § 10 EisbG sämtliche für den Betrieb der Eisenbahnanlage mittelbar oder unmittelbar notwendigen baulichen Maßnahmen eine Eisenbahnanlage darstellen.

Die Konsenswerberin hat dem entgegen jedoch in ihrem Antrag den Verfahrensgegenstand derart dargestellt, dass den Antrag mangels Konkretisierung keiner spruchgemäßen Entscheidung zugänglich ist.

Die Behörde ist an den Antrag der Konsenswerberin gebunden und ist es ihr nicht möglich, was logischerweise zwingend notwendig wäre, das gegenständliche Verfahren, über den zweigleisigen Ausbau des Projektabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä abzusprechen.

Mangels Verfahrensgegenstand musste konsequenterweise auch das bislang durchgeführte Ermittlungsverfahren mangelhaft bleiben.

Gemäß UVP-G 2000, sowie der einschlägigen europarechtlichen Regelungen ist im Rahmen des Bewilligungsverfahrens darzustellen, welche nachhaltigen Einflüsse auf die Umwelt durch die Realisierung des Projektes gegeben sind.

Somit bedingt die Entscheidung über die Zulässigkeit bzw. der Ausspruch über allfällige Auflagen und Beschränkungen einen exakten determinierten Verfahrensgegenstand.

Ergänzend ausgeführt wird, dass durch die mittlerweile mehrfach durchgeführten Trassenänderungen die Identität des Projektes, welches gemäß UVP-G 2000 in seiner Gesamtheit bzw. auch mit notwendigerweise funktionell zusammenhängenden Projektteilen zu bewerten ist, nicht mehr gegeben ist.

Festgehalten wird, dass zwischen der Trassenverordnung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie dem gegenständlichen eisenbahnbaurechtlichen, wasserrechtlichen und forstrechtlichen

Genehmigungsverfahren derartige Projektänderungen durchgeführt wurden, dass für die Frage inwieweit nachhaltige Beeinflussungen der Natur, Umwelt und Mensch durch das Projekt zu erwarten sind weitere ergänzende Ermittlungsschritte durch die Behörde gesetzt hätten werden müssen.

Mangels Identität des Verfahrensgegenstandes hätte das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ergänzt werden müssen.

Insbesondere ist dies dahin gehend relevant, da bei einer derartigen Vorgangsweise die Eingriffe in die Rechte der Beschwerdeführerinnen zu einer erhöhten Auflagenvorschreibung zwecks Vermeidung von Schäden geführt hätten.

Die Beschwerdeführerinnen wurden durch die gewählte Vorgangsweise der Behörde in ihren Parteienrechten beschnitten.

Dies insbesondere, da Einwendungen im Sinne subjektiver öffentlich rechtlicher Eingriffe erst in Folge der Vorlage von identen Projektunterlagen, welche gemäß der **UVP RL den Umfang und das Ausmaß des Projektes** darstellen müssen, möglich sind. Dies ist eine zwingend logische Voraussetzung um die Parteirechte ausüben zu können.

Hätte die Behörde der Konsenswerberin aufgetragen, die gegenständlichen Projektunterlagen dergestalt zu ergänzen, dass das verfahrensgegenständliche Projekt „beurteilbar“ wäre, hätten die Beschwerdeführerinnen im Rahmen ihrer Parteienrechte abschließend darlegen können, durch welche Eingriffe sie in subjektiv öffentlichen Rechten verletzt worden wären.

Ein ergänzendes und somit umfassendes Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ist von Relevanz, da ein anderes Verfahrensergebnis zustande kommen hätte können.

Die Identität des UVP zugrunde liegenden und des schließlich genehmigten und gegenständlichen eisenbahnrechtlichen, wasserrechtlichen sowie forstrechtlichen Projektes wäre nur dann gegeben, wenn eine räumliche Verschiebung des Objektes dergestalt erfolgt wäre, dass sich die Lage des Bauvorhabens nicht so verändert hätte, dass die umweltrelevanten Auswirkungen anders zu beurteilen wären.

Durch die Verschwenkungen im Bereich Wettmannstätten sowie konsequenterweise in der Folge entlang der Trasse wird ausdrücklich festgehalten, dass die Identität des Projektes nicht vorliegt.

Aus den Projektunterlagen ergibt sich eine Verschiebung um 30 m. Dieser Wert ist keinesfalls geringfügig, da durch die Verminderung des Abstandes eine unzulässige Immissionsbelastung ermöglicht wird.

Die Änderungen des Projektes, und zwar die Nichtdarstellung der notwendigerweise vorzunehmenden Tunnelbelüftungsanlagen und anderer Kunstbauten in einer Weise, welche den Eingriff in die Umwelt beurteilbar machen, führt dazu, dass nicht nur der Bedarf an Grund und Boden, sondern die Gesamtemissionssituation nicht festgestellt werden konnten.

Es handelt sich keinesfalls um geringfügige Abweichungen in Bezug auf das Gesamtprojekt, da der Tunnel samt Lüftungsanlage keine untergeordnete Bedeutung für das Projekt Koralmbahn bzw. für das gesamte europäische Netz der Hochleistungsbahnen darstellt.

Der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt „der Koralmtunnel“ ist der wichtigste Streckenabschnitt und von eminenter Bedeutung.

Eine vernachlässigbare Änderung des Projektes läge gemäß der bisherigen Rechtsprechung des VwGHs nur vor, wenn bei Flächenvergleiche keine großen Differenzen vorlägen.

Es handelt sich um **ein Vorhaben im Sinne des AVG** und die Behörde ist verpflichtet im Sinne der Verfahrensgrundsätze der Konzentration, der Wirtschaftlichkeit und der Transparenz die Genehmigungsabschnitte in ihrem logischen, technisch notwendigen Zusammenhang zu prüfen und allenfalls unter Auflagen zu genehmigen bzw. eine Bewilligung zu versagen.

Das Verwaltungsverfahren verwirklicht gerade durch seine strenge Förmlichkeit die leitenden Grundsätze der Rechtssicherheit, dem Schutz des Parteienghört etc.

Aus den vorgelegten Unterlagen lässt sich nicht einwandfrei erkennen, welche Anlagenteile die Behörde gemäß § 36 Abs. 2 i d. alten F. des EisbG 1957 einem zusätzlichen Genehmigungsverfahren unterzieht. Einige Bauten, welche ebenso der obigen Regelung

entsprechen, werden im Zuge dieses Verfahrens behandelt.

Die Behörde hat es unterlassen den Verfahrensgegenstand zu determinieren bzw. der Konsenswerberin einen entsprechenden Verbesserungsauftrag zu erteilen.

Demgemäß hätte eine nachvollziehbare Aufstellung aller für den Betrieb der Bahn notwendigen Hoch- sowie Kunstbauten erfolgen müssen und in der Folge wäre das Projekt im Sinne des § 10 EisbG der Fläche bzw. dem Bauvolumen als Eisenbahnanlage in entsprechende Abschnitte gem. § 36 Abs. 1, für die Trasse und gem. § 36 Abs. 2, jeweils EisbG i.d. alten Fassung, dem Bewilligungsverfahren zu unterziehen gewesen.

Nur durch eine derartige Zuordnung kann die Behörde bescheidmäßig, mit entsprechender rechtlicher Begründung, gem. § 36 Abs. 1 oder 2 EisbG alte Fassung, über die eingereichten Anlagenteile absprechen.

Die Begründung für obiges Vorgehen liegt nicht nur in der Förmlichkeit des Verwaltungsverfahrens, sondern im Schutz des Parteiengehöres, da die Partei über den Verfahrensgegenstand, i.d.S. Kunst- oder Hochbau, wie etwa Tunnellüftungsanlage Kenntnis haben müssen um ihre Rechte ausüben zu können.

Ergänzend wird ausgeführt, dass das EisbG in der gültigen Fassung grundsätzlich von einer **Verfahrenskonzentration** geleitet ist, und eine „Aufsplitterung“ in mehrere Verfahren in Bezug auf ein Bauvorhaben nicht mehr durch das gültige Materiengesetz vorgesehen ist.

Es erfolgte somit eine Harmonisierung der Grundsätze des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des Materiengesetzes.

Die nunmehr durch den Gesetzgeber erfolgte Anpassung ist, wie oben dargestellt, mittels Interpretation auch auf Basis der eisenbahnrechtlichen Normen anwendbar.

Die Konsenswerberin hat das gegenständliche Vorhaben im Sinne einer „Salomitaktik“ in verschiedene eisenbahnrechtliche Bewilligungsabschnitte „zerteilt“; derzeit liegt ein Antrag auf Bewilligung des Bauvorhabens der Trasse von km 32,350 – 72,800 vor.

Nach den Ausführungen wurden weitere Anträge später gestellt, die über zusätzliche Verfahren zu genehmigen gewesen wären. Diese zusätzlichen Verfahren wären durch Antrag einzuleiten, wobei der Zeitpunkt der Antragstellung die Anwendbarkeit der Normen bedingt.

Aus dem bisherigen Antrag der Konsenswerberin geht nicht klar hervor, welche Kunst- und Hochbauten sie gemäß des § 36 Abs. 2 EisbG in der Folge genehmigen lassen will.

Es werden zwar zu Beginn der Niederschrift verschiedenste Bauteile angeführt und somit aus dem Projekt exkludiert, jedoch befasst sich die Konsenswerberin und die Behörde in Folge mit eben diesen Teilen in weiterer Folge.

Die Behörde hat es unterlassen, diese berechtigten Einwendungen zu überprüfen und entsprechende Auflagen zu erteilen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Die Darstellungen in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen (schalltechnisches Gutachten und Tunnelbaugutachten) weisen einen zum Teil geringeren Detaillierungsgrad und Widersprüche auf. Im schalltechnischen Gutachten wird bei der Beschreibung der Baustelle Ostportal erwähnt, dass dort kurzfristig (ohne Angabe eines Zeitraums) ein Teil der Baustelleneinrichtung situiert sei. Hingegen wird im technischen Bericht „Tunnelplanung“ angeführt, dass die eigentliche Baustelleneinrichtung in ihrer maximalen Größe für die Arbeiten an der offenen Bauweise sowie im Tunnelvortrieb notwendig sei. Dies entspräche einem Zeitrahmen von zumindest 3 ½ Jahren. Eine detaillierte Darstellung der Lärmbelastung wird seitens der Beschwerdeführer wie schon im UVP-Verfahren gefordert. Im UVP-Verfahren wurden seitens der Beschwerdeführer ausführlichere Darstellungen zur Tunnelbaustelle Ostportal hinsichtlich der zu erwartenden Lärmsituation gefordert. Diesbezüglich wurde seitens der UVP-Gutachter generell darauf verwiesen, dass diese Unterlagen im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren vorzulegen sind. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Protokoll der öffentlichen Erörterung vom 8. und 9. April 2003 verwiesen, wo auf Seite 168 auf die Frage von Andreas Vondrak: „.....erscheint es uns umso wichtiger, noch einmal darauf hinzuweisen, dass es unabdinglich ist, eine genauere Darstellung der Lärmbelastung bei der Baustelleneinrichtung darzustellen.“ seitens des Verfahrensleiters betont wurde, dass es sicherlich die Aufgabe der HL-AG sei, genau dem – bei der Vorlage zum eisenbahnrechtlichen Verfahren nachzukommen. Seitens des Gutachters Dr. Fallast wird allerdings auf diese Forderungen, die auch bei den Einwendungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren erhoben wurden, dahingehend eingegangen, dass der höhere Detaillierungsgrad im schalltechnischen Gutachten gegenüber dem UVE- Projekt außer Diskussion zu stellen sei. Seitens der Beschwerdeführer wird festgehalten, dass die zur Einsichtnahme aufgelegten eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen zur Bauphase insgesamt

keineswegs detaillierter als die UVE- Unterlagen sind und die geforderten Auskünfte hinsichtlich detaillierterer Angaben zum Bauablauf beim Ostportal nicht erfolgt sind.

Obwohl die Forderung nach einem höheren Detaillierungsgrad des schalltechnischen Gutachtens im Rahmen der öffentlichen Erörterung (April 2003) zugesichert wurde, hat es die Behörde verabsäumt, der Konsenswerberin diesbezügliche Auflagen zu erteilen. Derzeit lassen sich die Auswirkungen auf die Gesundheit in der Bauphase nicht abschätzen. Die Umweltverträglichkeit ist daher fraglich. Da ein gesundheitliches Risiko während der Bauphase nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, ist das Vorhaben im Zweifel (vgl. EuGH 7.9.2001, C-127/02) nicht genehmigungsfähig.



## **Grundwasser**

Hinsichtlich weiterer Emissionen, die durch die Errichtung bzw. durch den Betrieb der Koralmbahn entstehen, wird festgehalten, dass die Koralmbahn insbesondere auch durch veraltetes Bahnmaterial, welches aus dem Osten Europas über die sog. Pontebba-Strecke Richtung Süden geführte wird, benutzt werden soll.

Die Tatsache, dass das Eisenbahnmaterial in Europa von unterschiedlichster Qualität ist, hat die Behörde selbst im Zuge des durchgeführten UVP-Verfahrens festgestellt.

Es bestehen daher berechtigte Bedenken, dass infolge des Transportes mittels veraltetem Bahnmaterial, insbesondere im Zuge des Güterverkehrs, es zu Unfallsituationen kommen kann. Diese Einwendung wurde bereits im Verfahren vorgebracht (Verhandlungsniederschrift S. 572f). Aus der pauschalen Antwort des SV lassen sich jedoch keinerlei konkreten Abwehrmaßnahmen ableiten und sind allgemeine Auflagen wie auch Notfallpläne jedenfalls nur dann zur Gefahrenabwehr geeignet wenn sie so rasch zur Wirkung kommen, dass eine Kontamination des Grundwassers durch Schadstoffe verhindert wird. Dies wäre z.B. durch eine „Abkapselung der Anlage und der Drainageierung“ jeglichen (Bahn)Abwassers gewährleistet. Derartige notwendige Maßnahmen sind jedoch nicht vorgesehen.

Im Zuge dieser mit großer Wahrscheinlichkeit eintretenden Unfälle bzw. aufgrund der möglichen Undichtheit von Gütertransportwaggons ist mit Emissionen in das Grundwasser, zu rechnen.

**Durch das eisenbahn- sowie wasserrechtliche Ansuchen des gegenständlichen Projektabschnittes wird durch das beantragte Vorhaben, in das, den Beschwerdeführern als Gemeinden zustehende, Recht auf Aufrechterhaltung der Wasserversorgung für ihre Bewohner eingegriffen.**

Es stellt dies nach ständiger Rechtsprechung eine berechtigte Einwendung im gegenständlichen Verfahren dar (VwGH 99/07/0072 vom 25.05.2000 u.a.)

Festgehalten wird, dass es im Zuge der Errichtung des Eisenbahnprojektes nicht zu einer Verschlechterung von bereits bestehenden Belastungen der Umwelt kommen darf.

Vielmehr ist durch geeignete Maßnahmen die Belastung zu verringern bzw. jedenfalls nicht zu erhöhen.

Im Bereich des Vorhabens (Bahntrasse, Bahnanlagen samt Baustelleneinrichtungen mit Deponiebereichen) bestehen bereits derzeit Überschreitungen von zulässigen Schadstoffdosen im Grundwasser. Eine weitere Belastung ist unzulässig.

Aus den vorgelegten Projektunterlagen ergibt sich, dass eine weitere Belastung nicht ausgeschlossen werden kann. Die beigezogenen SV führen aus, dass eine „Abkapselung“ der Trasse bzw. des Tunnelbereiches de facto nicht möglich ist.

Eine dem Projekt zu entnehmende „Auffanglösung“ von Bahnabwässern bedingt eine laufende Kontrolle der Auffangbecken, da es denkbar ist, dass die geplanten Auffangvolumina, 100m<sup>3</sup>, nicht ausreichen und in der Folge das Grundwasser der Beschwerdeführerinnen kontaminiert wird. Eine redundante Kontrolle der Auffangbecken ist jedenfalls mit entsprechenden Notfallplänen zu verbinden. (S. 34, Gesamtdarstellung, 16.03.2006)

Die Behörde hat es unterlassen, diese berechtigten Einwendungen zu überprüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen zu erteilen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

## **Bahnlärm und Erschütterung**

Kritisch ist in diesem Zusammenhang noch anzuführen, dass die Berechnungen bei einem Kapazitätsverbrauch von 38,3 % durchgeführt wurden und eine Fahrplanverdichtung – somit eine Zunahme der Lärmbelastung – jedenfalls zu erwarten ist.

Darüber hinaus wurde die Betriebsgeschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h (bzw. teilw. 250 km/h) ohne Auswirkung auf die Lärmberechnungen erhöht. Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird in der Stellungnahme auf Seite 28 argumentiert, dass bis zur Inbetriebnahme der Koralmbahn in frühestens 10 Jahren ohnedies durch technische Fortschritte Emissionsreduktionen erzielt werden. Diese Feststellung erscheint spekulativ.

Außerdem sind die Annahmen über den künftigen Zugverkehr nicht aktuell. In der UVE wurde als Basis für den künftigen Personenzugverkehr der Fahrplan 1996/97 fortgeschrieben. Die Güterverkehrszahlen basieren auf dem Verkehrsszenario 2010 der ÖBB. In den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen wird das Betriebsprogramm der Simulationsstudie Koralmbahn aus dem Jahr 1998 und der Simulationsstudie Koralmbahn (Detailuntersuchung für den Raum Steiermark) aus dem Jahr 2000 bzw. die Simulationsstudie V200 aus 2004 zugrunde gelegt. Hier wird auch angeführt, dass aus dem Betriebsprogramm nicht abgeleitet werden kann, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen werden. Die Schätzungen über das Ausmaß des künftigen Güterverkehrs sind gegenüber den UVE- Unterlagen gleich geblieben.

Die Mutmaßungen der Konsenswerberin über den zukünftigen Zugverkehr stehen in einem Widerspruch zu den Bestimmungen des UVP-G, da das Ziel der UVP ist, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt festzustellen und zu bewerten (§ 1 UVP-G). Nach § 24 c Abs. 5 UVP-G sind im Umweltverträglichkeitsgutachten die Umweltauswirkungen in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau zu bewerten. Danach impliziert die umfassende Ermittlung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auch die Berücksichtigung langfristiger Auswirkungen. Auch in der SCHIV wird die Berücksichtigung der langfristigen verkehrlichen Entwicklung bei der Berechnung der Beurteilungspegel gefordert. (§ 3 SCHIV)

Eine langfristige Prognose setzt daher Verkehrsprognosen mit einem Zeithorizont von mindestens 10 Jahren nach Inbetriebnahme der Koralmbahn voraus. Bei einer frühest möglichen Inbetriebnahme im Jahr 2015-2020 müssten daher Prognosewerte bis 2025-2030

den Berechnungen zugrunde gelegt werden. De facto stellt die „Verkehrsprognose“ überhaupt keine Prognose dar. Es wurde bestenfalls die wahrscheinliche Lärmbelastung bei Inbetriebnahme ermittelt.

Allein schon im Hinblick der weltweit stark steigenden Ölpreise und des stetigen Bemühens der öffentlichen Hand, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist hinsichtlich der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs bis 2025 ein wesentlich höheres Güterverkehrsaufkommen und somit eine wesentlich höhere Lärmbelastung zu erwarten, als es mit den vorgelegten Prognosewerten angenommen wurde. Die zulässigen Grenzwerte lt. SCHIV sind somit keineswegs gesichert oder gar - wie seitens der Konsenswerberin auf Seite 25 als Stellungnahme zum Einwand Pkt. 14 dargestellt – deutlich unterschritten. Noch weniger trifft dies auf die niedrigeren WHO-Werte zu. Aus diesem Grund wurde gefordert, die Prognosen neu zu erstellen und die Planungen darauf abzustimmen.

Eine Beurteilung der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt ist jedenfalls auf die mögliche – auch unter Berücksichtigung von Wartungs- und Reparaturarbeiten – Ausnutzung der Anlage abzustellen. Legt man daher eine Ausnutzung der Anlage von rund 2/3 zu Grunde, ergeben sich Erhöhungen der immissionsseitigen Schallbelastungen von 3 dB, was zu einer weiträumigen Überschreitung der vom medizinischen SV erhobenen Forderung nach einem Grenzwert von 45 dB führt.

Im Bescheid (Seite 204-205) wurde zu dieser Problematik lediglich angeführt, dass die Einhaltung der Lärmgrenzwerte unabhängig von der Zugfrequenz zu erfolgen hat. Dies ist insofern mangelhaft, als dann j e d e Planungsgrundlage zulässig wäre. Die Behörde hat im Bescheid verabsäumt, auf die langfristigen Entwicklungen im Zugverkehr und deren Auswirkungen auf die Umwelt Rücksicht zu nehmen. Die Unterlassung einer langfristigen Verkehrsprognoseerstellung begründet ebenfalls eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens. Es ist davon auszugehen, dass es langfristig (Prognosezeitraum 2025) zu einer wesentlich höheren Lärmbelastung mit erheblich negativen Gesundheitsfolgen kommen wird. Auflagen zur Sanierung von Grenzwertüberschreitungen wurden nicht erteilt.

Die besondere Problematik der strengen Auslegung der SCHIV- Grenzwerte durch die ÖBB wird vom medizinischen Gutachter Univ.- Prof. DDr. Marth in den ergänzenden Einreichunterlagen (Protokoll Seite 632 + 633) wie folgt beschrieben:

„Die ÖBB bezieht sich bei ihren Stellungnahmen zu den einzelnen Anfragen der betroffenen Bürger einzig und uneingeschränkt auf die Richtlinie der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung. Diese Verordnung entspricht nach dem heutigen Stand des

Wissens nicht mehr den ultimativen medizinischen Erkenntnissen. Obwohl vom medizinischen Sachverständigen begründete Einwände gegen die Festlegung von Immissionsgrößen an bestimmten Punkten vorgebracht wurden, hat die ÖBB diese Einwände ausschließlich unter Berücksichtigung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung zurückgewiesen. Weltweit und im Konkreten in Europa nehmen der Individualverkehr und der Lastenverkehr über die Straße eine Größenordnung an, die vom ökologischen Standpunkt und aus volkswirtschaftlichen Überlegungen als sehr bedenklich einzustufen sind. Eine sinnvolle Alternative dazu ist das Verfrachten von Gütern und der Transport von Personen auf der Schiene. Diese Alternative wird im Besonderen von Ärzten der Umweltmedizin unterstützt. Nicht immer wird es möglich sein, optimale Immissionswerte zu erzielen. Dort wo Kompromisse medizinisch tragbar sind, wird man Kompromisse eingehen. Unter „medizinisch tragbar“ versteht man einen Zustand, der zwar nicht in der Lage ist, die Gesundheit der Betroffenen zu schädigen, der aber sehr wohl eine Einschränkung der vorher empfundenen Umgebung darstellen kann. Ich möchte an einem konkreten Beispiel diese Gedanken veranschaulichen. Wenn an einem Punkt das ortsübliche Geräusch während der Nacht eine Größenordnung von 27-30 dB(A) erreicht, so ist dies ein Zustand, der fast ausschließlich in nahezu verkehrsfreien ländlichen Regionen gemessen und als „besonders ruhig“ bezeichnet und empfunden wird. Wird durch den Betrieb der Bahn die Immission nun auf Werte von 50 und mehr dB(A) erhöht, so mag dies zwar gerade noch der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung entsprechen, wird aber bei der betroffenen Bevölkerung zu großen Unmutskundgebungen führen, denn jene die früher in ruhiger ländlicher Umgebung lebten, sehen sich nun in eine Situation versetzt, die man nur im städtischen Bereich beobachtet. Die WHO, die gerade in den letzten Jahren sich verstärkt den gesundheitlichen Problemen durch Lärm zuwendet, wird sich vehement für niedrigere Werte, als dies in der Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung festgelegt wurde, einsetzen. Grundsätzlich sollte sich jeder Staat dazu bekennen, dass alle Maßnahmen, die für das Wohl der Bevölkerung beitragen und finanziell tragbar sind, einzusetzen sind, vor allem dann, wenn die Betroffenen ohnehin deutliche Einschränkungen in Kauf nehmen müssen.“

Die Forderung nach einem um rund 725 m nach Osten hin zu verlängernden Vortunnel wurde mit den nicht eingehaltenen WHO-Werte begründet, da bei 13 von 32 untersuchten Objekten der WHO-Wert von 45 dB entgegen den Auflagen der Behörde überschritten wird. Seitens der Beschwerdeführer wurde stets darauf hingewiesen, dass der Vortunnel im Bereich des Ostportals die einzige Möglichkeit zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte ist. Durch die zweiröhrige Ausführung des Tunnels ist eine Aufweitung des Gleisabstandes von 4,7 auf

15,23 m erforderlich geworden. Dadurch ist der Schutz durch herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von ca. 1 km nur eingeschränkt gegeben. Dieser entscheidende Punkt wurde aber im Rahmen des Bescheides gänzlich außer Acht gelassen. Darüber hinaus hat es die Behörde verabsäumt, diese Variante selbst amtswegig zu erheben.

Von den Beschwerdeführern wurde weiters die Errichtung des Vortunnels vor dem bergmännischen Tunnelvortrieb gefordert, da durch ein Fertigstellen dieses Tunnelabschnittes, ehe mit dem bergmännischen Tunnelvortrieb begonnen wird, die massiven Belastungen für die Anrainer der angrenzenden Siedlungen Harterwaldsiedlung und Zeierling auf den Zeitraum der Tunnelerrichtung in offener Bauweise reduziert würden. Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen sind den Bewohnern der an die Bahntrasse angrenzenden Siedlungen für einen so langen Zeitraum nicht zumutbar und gefährden die Gesundheit. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Ebenso fehlt im Bescheid die Festlegung, dass die Errichtungsdauer des in offener Bauweise zu errichtenden Tunnelteils sechs Monate nicht überschreiten darf, da nicht übersehen werden kann, dass selbst bei Einhaltung aller erforderlichen Schutzmaßnahmen die Beeinträchtigungen durch Staub, Lärm und sonstige Luftschadstoffe für die angrenzende Bevölkerung massiv sein werden. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen werden von den Beschwerdeführern für eine zeitliche Obergrenze von maximal einem Jahr, jedoch nicht länger akzeptiert, um so die massiven Belastungen aus der Bauzeit für die beiden genannten Wohnsiedlungen auf eine erträgliche Zeit zu beschränken. Die beiden Tunnelröhren sind entweder gleichzeitig zu errichten oder die nördliche Röhre ist zuerst herzustellen, damit diese als Lärmschutz gegenüber dem angrenzenden Siedlungsgebiet „Harterwaldsiedlung“ fungiert. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Die Stellungnahme zur Forderung nach Messung der Erschütterungen und Publikation der Messwerte im Internet wurde in den ergänzenden eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen nicht eindeutig beantwortet: „Die Daten können in geeigneter Weise zur Einsichtnahme verfügbar sein.“ Diesbezüglich wurde eine Festlegung seitens der Behörde nicht getroffen.

Hinsichtlich der zu erwartenden Lärmemissionen im Bahnbetrieb wird ausgeführt, dass im

gegenständlichen Verfahren die Anwendung bzw. Errichtung von Lärmschutzwänden projektiert wurde.

Hochabsorbierende, aber teilweise auch nur schallabsorbierende Lärmschutzwände sowie Lärmschutzdämme mit einer Gesamtlänge von 8,8 km sind geplant (Verhandlungsschrift vom 14.12.2005, Seite 36).

Festgehalten wird, dass gemäß der Durchführungsbestimmung zur SchIV, Ausgabe 01.01.2006, gemäß Punkt 5, ad. § 5 Abs. 4, für die bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen normiert wurde, dass die, den Gleisen zugewandte Seite der Schallschutzwände jedenfalls **hochabsorbierend** (Schallabsorbtion  $\geq 8$  dB) auszubilden sind.

Die Durchführungsbestimmung ist eine generelle innenwirksame Weisung, und die Behörde ist grundsätzlich daran gebunden. Die hochabsorbierende Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen stellt den Stand der Technik und der Normung dar.

Durch die hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwände wird der Schutz der Menschen und deren Gesundheit sowie von Tieren gewährleistet und entspricht dies den Rahmengesetzen, dem EisbG und dem UVP-G 2000, und stellt eine „bloße“ absorbierende Lärmschutzwand eine unzulässige Normeninterpretation contra legem dar.

Ergänzend wird festgehalten, dass die Behörde, auf Grund des Legalitätsprinzips, verpflichtet ist ihr hoheitliches Handeln nur auf Grund der Gesetze zu setzen.

Eine hoheitliche Vollziehung, welche den Zielen der Gesetze, Verordnungen und Durchführungsbestimmungen widerspricht ist unzulässig und durch keinerlei Interpretationstechnik gedeckt.

In den vorgelegten lärmtechnischen Unterlagen führt der SV aus, dass die SchIV zur Anwendung kommt. Für die Bauphase hält er fest, dass eine Lärmbelastung von 55 dB bzw. 45 dB zulässig sei. Auf welche gesetzliche Grundlage er diese stützt, kann den Unterlagen nicht entnommen werden.

Hinsichtlich der Anwendung der SchIV und der ÖNORM S 5011 wird festgehalten, dass die SchIV des Bundes, samt ihrer Durchführungsbestimmungen etc., in ihrer rechtlichen Qualität über der Norm eines Vereines steht.

Die Berufung auf die ÖNORM stellt eine unzulässige rechtliche Beurteilung durch den SV dar.

Die Anwendung von Normen nach rein semantischen Grundsätzen ist unzulässig, insbesondere wenn trotz normkonformen Verhaltens die Schutzziele der Norm nicht erreicht bzw. ihnen entgegengesetzte Ergebnisse erzielt werden.

Der SV hält ausdrücklich fest, dass die SchIV nicht mehr dem Stand der medizinischen Wissenschaft entspricht. Insbesondere verneint er die Zulässigkeit eines absoluten Grenzwertes, wie in die SchIV kennt. Er fordert einen „relativen“ Wert, da die Erhöhung einer Lärmbelastung auch zu berücksichtigen ist. (S 632, Niederschrift)

Zusammengefasst verweist der Med. SV., dass die gesetzlichen Bestimmungen seiner Meinung nach eingehalten wurden, aber **aus medizinischer Sicht nicht zu akzeptieren sind**. Die Ansicht der Konsenswerberin, dass die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer hinsichtlich der zumutbaren Lärmimmissionen wiederholt angeführten Regelungen wie ÖAL Richtlinie, WHO wird von den Beschwerdeführern nicht geteilt.

Im Bereich Harterwaldsiedlung wird die Lärmimmission unzumutbarerweise **um 30 dB** erhöht und ist von Gesundheitsschädigungen durch den Betrieb der Bahn auszugehen.

**Eine Erhöhung der Aktiven- sowie Passivenlärmschutzmaßnahmen ist im Bereich Harterwaldsiedlung aus medizinischer Sicht notwendig.** (S.651, Niederschrift)

Weiters führt der SV für Lärmschutz aktenwidrig aus, dass weitere Dauergeräuschquellen, wie z.B. Lüftergeräusche mangels geplanter Anlage nicht auftreten. Festzuhalten ist, dass der SV allenfalls feststellen hätte können, dass er keine Kenntnis von derartigen Anlagen im Bereich des gegenständlichen „Bewilligungsscheibchen“ hat, da im Zuge der Errichtung und der Bewilligung der notwendigen Hoch- und Kunstbauten werden weitere Lärmquellen betrieben werden. (S21, 14.12.2005 SV Ing. Lassnig, Befund, Gutachten und Erörterung)

Ausdrücklich festgehalten wird, dass gerade in der Nachtzeit der Güterzugverkehr geführt wird und dieser voraussichtlich mit veraltetem „Zugmaterial“ aus dem Osten Europas erfolgen wird. Daher gibt die längsbezogenen Lärmimmission gem. SchIV nicht die realen Belastungen wieder, sondern sind gerade auf Grund der erhöhten Belastungen in der Nacht vermehrte Schutzauflagen notwendig um die Anrainer zu schützen.

Dies insbesondere da für die Prognose der Schallemissionen das bisher übliche Wagenmaterial berücksichtigt wurde (Stellungnahme Nr. 399, S. 86 UVP Band 16, S 86).

Eine Zunahme von täglich zumindest 40 Güterzügen aus dem Osten – also mit „veraltetem Material“ fand in die Prognose des zu erwartenden Zugverkehrs statt. Ob dies auch Eingang



in die Bahnlärmprognose gefunden hat lässt sich aus den vorliegenden Unterlagen nicht entnehmen und sind daher allenfalls durch Auflagen wie erhöhten Lärmschutz und Reduktion von „Altzuggarnituren“ die Belastungen zu reduzieren.

Die Behörde hätte im Wissen um die Verschiedenartigkeit des Bahnmaterials gem. der SchLV (Schienenverkehrs-Lärmzulässigkeitsverordnung, BGBl 154/1993) der Konsenswerberin als betriebsführendes Eisenbahnunternehmen gem. § 8 SchLV vorschreiben müssen, dass alle Zuggarnituren, insbesondere „ältere bzw. ausländische Baumuster“ zu überprüfen sind, und dadurch die Einhaltung der Grenzemissionen zu gewährleisten ist.

Gerade im Bereich der Zweitbeschwerdeführerin kommt es im Zuge des Bahnlärmes zu massiven Beeinträchtigungen und sind diese besonders im Bereich der Harterwaldsiedlung in der Nacht zu erwarten. Dementsprechend wurde bereits im UVP Verfahren eine Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen verlangt (S. 32, SV Ing. Lassnig, UVP).

In den Einwendungen der Beschwerdeführer wurde festgehalten, bei 13 von 32 im Gemeindegebiet von Frauental untersuchten Objekte Lärmwerte von > gleich 45 dB zu erwarten wären. (Teilgutachten Univ.Prof.DDr. Egon Marth Erstellungszeitraum Oktober – Dezember 2005, Seiten 32+33) Dennoch lautet die Schlussfolgerung in der Stellungnahme der ÖBB in den ergänzenden Einreichunterlagen Seite 28 veröffentlicht lt. Edikt vom 23.08.2006: „Der aus medizinischen Gründen darüber hinaus gehenden Zielsetzung nach möglichst guter Einhaltung der Immissionen von 45 dB für den Zeitraum Nacht wird weitestgehend Genüge getan.“ Die erfolgte Mittelwertbildung der Lärmwerte für die untersuchten Objekte ist für die Beschwerdeführer nicht nachvollziehbar. Nach Ansicht des Sachverständigen ist die Reduktion auf prozentuelle Anteile (13 von 32 Objekten = 40,6 % Anteil) nicht zielführend, da die im Gutachten angeführten Objekte zwar eine repräsentative Auswahl darstellen würden, aber für weiter entfernte Objekte durchaus noch weitaus geringere Immissionen zu erwarten seien. Diese Argumentation kann seitens der Beschwerdeführer nicht nachvollzogen werden. Das würde nämlich bedeuten, dass eine weitestgehende Einhaltung von Grenzwerten welcher Art auch immer bei allen Projekten gegeben ist. Man muss nur eine genügend große Auswahl treffen. In Frauental wurden jedenfalls 32 Objekte untersucht – zumindest sind diese in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen angeführt – und davon werden bei 13 Objekten Lärmwerte > gleich 45 dB zu erwarten sein. Außerdem ist in diesem Zusammenhang anzuführen, dass vom

medizinischen Sachverständigen für Objekte > 45 dB der Einbau von Lärmschutzfenstern empfohlen wird. Dass die Erfordernisse der SchiV bereits bei weitem übererfüllt wären und dass einheitlich ein Grenzwert von 55 dBA bei Tag und von 45 dbA bei Nacht zugrunde gelegt worden wäre, ist nicht nachvollziehbar. Hier steht der Bescheid in einem krassen Widerspruch zu den Projektunterlagen, woraus ersichtlich ist, dass diese Grenzwerte bei 13 Objekten nicht eingehalten werden.

Ausdrücklich verwiesen wird auf die aktenkundige Kombinationswirkung von Schienenverkehrslärm- und Erschütterungsimmissionen. Dem zu Folge besteht die Möglichkeit, dass Lärmimmissionen, welche sich im Rahmen der SchiV bewegen, und die Erschütterungsbelastung in ihrer Gesamtwirkung die Schutzziele – Umwelt und Mensch – nicht erreichen.

Eine Beurteilung dieser Kombination ist bislang nicht erfolgt und daher das Ermittlungsverfahren in diesem Punkt zu ergänzen. (S 623ff, und 668 Niederschrift)

Zusammengefasst treten in Folge des Betriebes gesundheitsschädigende Lärmimmissionen auf und greifen diese unzulässig in die Raumordnungskompetenz der Beschwerdeführerinnen ein, da durch die Belastung derzeit bestehenden Wohngebiete nicht mehr für die kommunale Siedlungspolitik zur Verfügung stehen.

Eine weitere Ansiedlung wird in diesen Gebieten nicht mehr erfolgen, vielmehr ist mit einer Abseidelung zu rechnen. Um diesen Gemeindebürgern im Nahbereich die Möglichkeit der Ansiedlung zu bieten werden daher andere Gemeindefläche als Bauzonen heran zuziehen sein.

Die Raumordnung und Flächenwidmung ist eine gesamtheitliche und nachhaltige Maßnahme zur bestmöglichen Nutzung des knappen Gutes Grund. Massive Eingriffe in dieses System verhindern eine nachhaltige Raumordnung.

Seitens der Beschwerdeführer wurde bereits bei der Stellungnahme zu den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen bemängelt, dass im lärmtechnischen Gutachten EZ 0101, Seite 37 IBV Fallast ein Widerspruch besteht: „Für die im Nahbereich der Trasse situierten Wohnobjekte reicht die Abschirmung in den Obergeschossen nicht aus, für diese Objekte sind die vorgesehenen Lärmschutzfenster bereits vor Baubeginn einzubauen.“ (Allerdings wurden für die Betriebsphase keine Lärmschutzfenster vorgeschrieben.) Seitens des Sachverständigen wurde nun in der ergänzenden Stellungnahme angeführt, dass es sich

dabei um eine allgemeingültige Schlussbemerkung und eine für den gesamten Streckenabschnitt gültige Grundaussage handle. Dieser Meinung können sich die Beschwerdeführer nicht anschließen, weil die vom Gutachter erhobene Forderung nach vorzeitigem Einbau von Lärmschutzfenster n u r unter dem Abschnitt „Harterwaldsiedlung“ steht. Bei den anderen Orten bzw. Ortsteilen wurden nur kurzfristige Lärmbelastungen bzw. solche unter Merkbareitsgrenze bescheinigt. Entweder ist also nach Ansicht des Gutachters der vorzeitige Einbau von Lärmschutzfenstern notwendig, oder das Gutachten wurde falsch erstellt. Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Ebenso wurde im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Verhandlung aufgezeigt, dass die medizinische Beurteilung über die Auswirkung der maximalen Vorbeifahrtspegel (maximal auftretende Lärmpegel je Vorbeifahrt und zeitlichem Abstand der Zugfahrten) fehlt, was hiermit nochmals eingefordert wird. Auch hier hat es die Behörde unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen.

Die Zusicherung, eine Auskleidung der Tunnelwand im Ausmaß der Forderung der Beschwerdeführer, sowie die Zwischenwand im Portalbereich mit hochlärmsorbierendem Material durchzuführen, wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Allerdings ist anzuführen, dass in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen eine Tiefe von mindestens 70 m als zwingende Maßnahme festgelegt wurde (Lassnig), aber in den ergänzenden Einreichunterlagen eine Tiefe von 50 m angeführt wird. (Befund Lassnig, Seite 4) Obwohl die vorliegenden Projektunterlagen in sich widersprüchlich sind, worauf die Beschwerdeführer in ihren Stellungnahmen hingewiesen haben, hat es die Behörde unterlassen, eine konkrete Festlegung zu treffen. (Bescheid Seite 19, Vorschreibung 074)

## **Baulärm**

Die Situierung der Baustelleneinrichtung 1000 m östlich des bergmännischen Tunnelportals wird seitens der Beschwerdeführer zur Kenntnis genommen. Es wird in diesem Zusammenhang jedoch festgehalten, dass die verniedlichende Beschreibung, es handle sich im Vergleich zum Gesamtprojekt um eine „kleinere“ Baustelle, insofern zu relativieren ist, als es mit Sicherheit hierbei um das größte und umfassendste Bauprojekt aller Zeiten in der Marktgemeinde Frauental handelt. Dabei muss von den betroffenen Anrainern eine intensive Lärm-, Staub- und Abgasbelastung ertragen werden. Zur Darstellung der Lärmbelastung wurde in den Einwendungen der Beschwerdeführer mehrfach gefordert, Lärmkarten für den Zeitraum Nacht zur Verfügung zu stellen, damit die Auswirkungen der Bautätigkeiten beurteilt werden können.

Bei den Einwendungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren wurde seitens der Beschwerdeführer ausgeführt: „In der Bauzeit von 8 Jahren treten 8 Phasen mit unterschiedlicher Intensität und Art ein. Dabei handelt es sich für die betroffenen Anrainer um eine massive Beeinträchtigung über viele Jahre. Aus diesem Grund sind die Beschwerdeführer besorgt und wünschen Aufklärung mit welchen Lärmbelastungen in welcher Bauphase zu rechnen ist. Jedoch liegt lediglich eine Baulärmkarte mit 2 intensiven Lärmquellen auf. Es ist nicht erkennbar, für welche Bauphase diese Lärmkarte berechnet wurde. Für den Zeitraum Nacht gibt es überhaupt keine Lärmkarte. Die Behauptung sich an die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte zu halten, ohne dies auch nur ansatzweise zu belegen ist unzumutbar. Diese Unterlagen sind nachzureichen und den Beschwerdeführern eine angemessene Frist für die Überprüfung dieser Unterlagen einzuräumen.“ Diesbezüglich wurde keine Stellungnahme seitens der Konsenswerberin abgegeben. Die berechtigten Einwendungen wurden seitens der Behörde nicht beachtet und daher leidet der gegenständliche Bescheid an Mangelhaftigkeit des Verfahrens und ist daher aufzuheben.

In der Bauphase ist ebenso mit massiven Belastungen zu rechnen. Dies ist insofern von Bedeutung, als es sich hier nicht um eine Belastungszeit von 1 – 2 Jahren wie in den anderen Streckenabschnitten handelt, sondern eine Großbaustelle für 8 Jahre geplant ist. Die Harterwaldsiedlung liegt im Bereich „reines Wohngebiet“. Die anderen betroffenen Siedlungsbereiche in Frauental liegen im allgemeinen Wohngebiet. Die Grenze der Zumutbarkeit ist unter anderem definiert:

→Steiermärkisches Baulärmgesetz – Grenzwerte für zumutbare Störung im reinen Wohngebiet während der Tagstunden 50 dB und während der Nachtstunden 40 dB.

→Steiermärkisches Baulärmgesetz – Grenzwerte für zumutbare Störung im allgemeinen Wohngebiet während der Tagstunden 55 dB und während der Nachtstunden 45 dB.

→ÖAL- Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, danach ist die Grenze der zumutbaren Störung die Erhebung des Beurteilungspegels bis zu 10 dB über den im Einzelfall anzuwendenden Grundgeräuschpegel, d.h. die Grenze der zumutbaren Störung ist also

Grundgeräuschpegel + 10 dB.

WHO-Richtlinie →45 dB maximale Belastungsgrenze

Univ.-Prof. DDr. Marth im UVP-Gutachten: „Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert.“

Sowohl in den UVE- Unterlagen, als auch in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen werden von den Gutachtern für die Nachtzeit generell 50 dB und 45 dB für Dauergeräusche für den gesamten Einreichabschnitt vorgeschrieben. Dabei wird lediglich auf die Entfernung zur Baustelle Rücksicht genommen. Bei näher zur Baustelle situierten Objekten wird seitens der Konsenswerberin eine höhere Zumutbarkeitsgrenze zugrunde gelegt. Bei dieser Regelung wird offensichtlich nicht zwischen kurzfristiger und langfristiger Belastungsdauer unterschieden. Kritisch muss außerdem angemerkt werden, dass dabei auch nicht auf die Vorbelastung Rücksicht genommen wird. Wie schon bei den Einwendungen im UVP-Verfahren dargelegt, ist der derzeitige nächtliche Grundgeräuschpegel mit rund 29 dB äußerst niedrig, wie die Messungen zeigten. Im Winter liegen die Grundgeräuschpegel bei rund 20 dB. Seitens der Beschwerdeführer wird darauf verwiesen, dass eine Ausreizung der in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen angeführten Grenze von 50 dB völlig inakzeptabel ist, da dies eine Zunahme im Sommer von mehr als 20 dB und im Winter von über 30 dB bedeuten würde. Eine Änderung der entsprechenden Vorgaben für den Baulärm wurde im Rahmen der Stellungnahmen im Eisenbahnrechtlichen Verfahren gefordert. Die Behörde hat es allerdings unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Bereits im Rahmen der UVP (Band 16 Teilgutachten Lärmschutz Seite 68) wurde vom Gutachter für den besonders stark belasteten Bereich Koralmtunnel Portal Ost die Minderung der Baulärmbelastung durch den Einsatz von lärmarmen Maschinen und den Einsatz von Aktiv- und Passivlärmschutzmaßnahmen gefordert, wobei auch Baubetriebszeiteinschränkungen vorgesehen waren. Der gegenständliche Bewilligungsbescheid ist daher inhaltlich nicht entsprechend den Sachverständigenerörterungen im Rahmen der UVP erstellt, sondern es wurden dem entgegen für trassennahe Anrainerobjekte pauschal die zeitweise Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte vorgesehen.

In der vorliegenden Form entspricht der Stand des Projektes nicht der UVP und ist eine derartige Projektausführung unzulässig.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die Immissionsschutzmaßnahmen vor Baubeginn errichtet werden müssen, und die Verlängerung der Tunneltrasse eine geeignete Maßnahme ist um die Interessen der Anrainer und der Konsenswerberin umzusetzen.

In der Bauphase sind Begleitstraßen mittels Lärmschutzwänden von den Anrainern zu trennen.

Festgehalten wird, dass das gegenständliche Projekt auf Grund seiner Bauzeit von 8-10 Jahren keine Baustelle mit vermindertem Lärmschutzbedürfnis der Anrainer ist, sondern auf Grund der Dauer der Bautätigkeit von einer gewerblichen Tätigkeit auszugehen ist. Mit 1.10.2006 lässt die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bei Bauarbeiten mit einer Bauzeit über 1 Monat kein vermindertes Schutzbedürfnis der Anrainer mehr zu.

Die Konsenswerberin hat nachzuweisen, dass in der Bauphase durch geeignete Mittel die vom med. ASV geforderte  $max.LA,eq = 45$  dB während der Nachtruhe eingehalten wird. Für die gem. Flächenwidmungsplan ausgewiesenen reinen Wohngebiete WR ist eine Reduktion um 5 dB vorzunehmen. Der vom SV Lassnig geforderte Grenzwert von  $LA,eq = 50$  ist überhöht, da er nicht dem Stand der Technik entspricht.

Die Baustelleneinrichtung im Bereich des Koralmtunnelostportales ist entsprechend den fachlichen Auseinandersetzungen im Rahmen der UVP zu beschränken. So ist gem. dem SV vorzuschreiben, dass keinerlei Materialaufbereitung, sowie Mischanlage oder ähnliches im Bereich Portalost betrieben wird (S. 88, UVP, SV Ing. Lassnig, Stellungnahme Nr. 410). Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Im Bereich von Harterwald-Gleinz ist gem. UVP die Einhaltung der Baulärmgrenzwerte durch entsprechende Bauabwicklung zu gewährleisten. Daher ist eine kontinuierliche Messstation in diesem Bereich zu betreiben und im Falle des Überschreitens der Grenzwerte, wie etwa 45 dB bei Nacht, sofort Gegenmaßnahmen, (Reduktion der Maschinen, Schallschirme etc) durchzuführen. (S. 89ff, UVP, SV Ing. Lassnig, Stellungnahme Nr. 415, 423, 429).

Dies insbesondere da im Zuge des UVP Gutachtens festgehalten wurde, dass die Harterwaldsiedlung derzeit ein reines Wohngebiet mit äußerst geringen Immissionen ist. (S. 194, 4.50.3, Befund Gutachten)

Für alle notwendigen Baustelleneinrichtungen gilt, dass diese exakt in ihrer örtlichen wie auch inhaltlichen Ausführung definiert werden müssen, um abschließend Immissionsbelastungen beurteilen zu können, da gesundheitliche Schädigungen auf Grund der langen Bauphase nicht auszuschließen sind.(S.651, Niederschrift)

Die SchIV ist auf die Bauphase sachlich nicht anwendbar (.Spruch 7, S. 654, Niederschrift)  
Der gegenständliche Bewilligungsbescheid ist daher inhaltlich nicht entsprechend den Sachverständigenerörterungen im Rahmen der UVP auf dem Stand der Technik und ist daher mangelhaft.

Es ist durch die Konsenswerberin mittels geeigneter, detaillierter Prognosen nachzuweisen, welche Baulärmimmissionen für das jeweilige Haus der Anrainer zu erwarten ist. Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

Hinsichtlich des Abtransportes des Tunnelmaterials wird gefordert, dass diese Transporte mittels umkleideter Transportbänder und nur tagsüber erfolgen sollen. Die Einrichtung einer Zwischendeponie im Tunnelbereich ist gem. der Stellungnahmen der SV technisch durchführbar und vorzuschreiben. Die berechtigten Einwendungen wurden im Bescheid nicht beachtet.

Forderung 17 nach einer Zwischendeponie des Ausbruchsmaterials während der Nachtstunden im Tunnel selbst: Dies wurde seitens der Beschwerdeführer im Rahmen der

Stellungnahme im Eisenbahnrechtlichen Verfahren gefordert und seitens der Konsenswerberin wie folgt beurteilt „Die Forderung nach einer Zwischendeponie im Tunnel während der Nachtstunden wird möglichst nachgekommen.“ Die Klarstellung zu diesem entscheidenden Punkt wurde aber im Rahmen des Bescheides gänzlich außer Acht gelassen.

Zum Einwand der Beschwerdeführer im Eisenbahnrechtlichen Verfahren wurde vom umweltmedizinischen Gutachter in der Verhandlungsschrift auf den Seiten 670ff wie folgt festgehalten: „Die Bauphase ist für den genannten Bereich noch nicht im Detail bearbeitet und soll später eingereicht werden. Für den Baulärm wurden bereits im UVP und im eisenbahnrechtlichen Verfahren die bindenden Werte vorgegeben. Für den Betrieb ergibt das schalltechnische Gutachten eine Lärmprognose für den Bereich Harterwald-Gleinz-Zeierling Süd in der Nacht im Außenbereich ein  $LA_{eq}$ , das den umweltmedizinischen Richtwert von 45 dB(A) an einigen Punkten überschreitet. Es handelt sich dabei um die Dauerbelastung während der Nacht. Der Dauerschallpegel lässt die Wirkung von Schallspitzen außer Acht. Im UVP-Gutachten Band Nr.12 wurde bereits detailliert auf die Veränderungen der Schlaftiefe durch Lärm eingegangen. Grundsätzlich kann hier nochmals angeführt werden, dass ein  $LA_{max} > 60$  dB das Schlafverhalten, wenn die Ereignisse mehrmals während der Nacht eintreten, zu Aufweckreaktionen (selten) aber zumindest bei einem bestimmten Prozentsatz von Betroffenen die Schlaftiefe verändert. Entsprechend einer zusammenfassenden Studie der WHO, die die Ergebnisse unterschiedlicher Autoren auf einem Diagramm zusammengefasst hat:



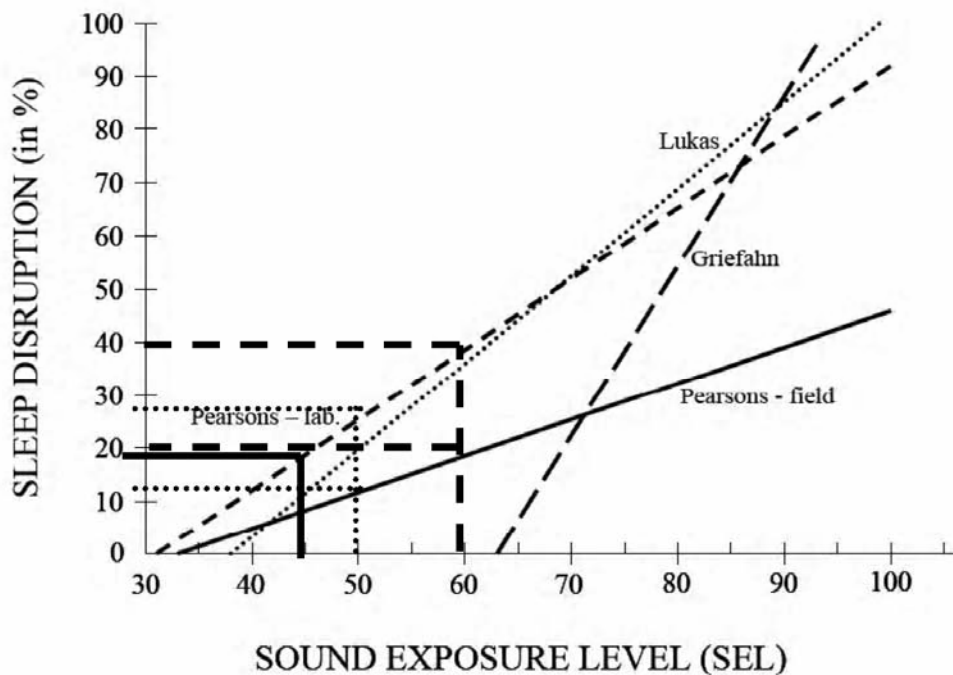


Abb.1: Schlafstörungen (Aufweckrate, Veränderung der Schlafentiefe) in Abhängigkeit zum SEL (WHO 2004). Bei einem Schallpegel von 60 dB(A) wird bereits bei etwa 20 – 40% der Betroffenen, je nach Autor, Schlafveränderungen festgestellt.

ergibt bereits bei einem SEL von >45 dB(A) bei ca. 8-12%, je nach Autor, aber bei 50 dB(A) zwischen 12 und 28% der Betroffenen Veränderungen des Schlafverhaltens. Nun ist der Schlaf eine wichtige Voraussetzung der Regeneration. Im angesprochenen Bereich wird bei einem Beurteilungspegel von  $L_{A,eq} > 45$  dB ein  $L_{A,max}$  von 60 – 62 dB erwartet. Wie aus oben angeführter Stellungnahme, kann dieser Umstand bei einem bestimmten Prozentsatz der Betroffenen zu einem gestörten Schlafverhalten führen. Vorschlag: Das eisenbahnrechtliche Verfahren wird entsprechend den Kriterien der SchIV abgewickelt, wo Maximalpegel nicht zur Beurteilung herangezogen werden. Somit besteht kein Rechtsanspruch auf die Einrichtung von Schallschutzfenstern. Aus medizinisch-wissenschaftlichen Erwägungen muss jedoch verwiesen werden, dass Maximalpegel, vor allem dann, wenn sie in entsprechender Häufigkeit während der Nacht in regelmäßigen oder unregelmäßigen Abständen auftreten, negativen Einfluss auf das Schlafverhalten nehmen. Es wird somit der Behörde empfohlen, über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus, im Sinne der Bürger, Schallschutzfenster für den Schlafbereich zu genehmigen.“

Im UVP-Verfahren und im Teilgutachten für das eisenbahnrechtliche Verfahren (Dez 2005) wurde seitens des medizinischen Sachverständigen für die Bauphase eine Abendruhe von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr empfohlen. Seitens der Beschwerdeführer wird bemängelt, dass in

den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen und den ergänzenden Stellungnahmen keine einheitliche Definition für die „Nachtstunden“ zu finden ist. Diese belaufen unterschiedlich von 20:00-06:00 Uhr bis 22:00-06:00 Uhr. Diesbezüglich fordern die Beschwerdeführer eine einheitliche Umsetzung der Empfehlung des medizinischen Sachverständigen. Umso mehr, als bei einer so langen Bauzeit mit massiven Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Diese entscheidenden Punkte wurden aber im Rahmen des Bescheides gänzlich außer Acht gelassen. Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig. Der gegenständliche Bewilligungsbescheid ist daher inhaltlich nicht entsprechend den Sachverständigenerörterungen im Rahmen der UVP auf dem Stand der Technik und ist daher mangelhaft. Ebenso ist es nicht zutreffend, dass im Wesentlichen sämtliche vorgeschlagenen Auflagen der Sachverständigen übernommen wurden. (Bescheid Seite 137)

Die Situierung der Tunnellüfter in der vor dem eigentlichen Tunnelvortrieb herzustellenden offenen Bauweise wird begrüßt, wenn sichergestellt ist, dass diese einem ausreichenden Lärmschutz im Sinne einer Schalldämpfung von Lüftungsventilatoren dieser Art gleichkommen. Eine Öffnung zwischen offener Bauweise und dem bergmännischen Tunnelportal ist wie zugesichert zu vermeiden. Eine Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Im Befund des Sachverständigen Ing. Lassnig wird in Beantwortung der Forderungen der Beschwerdeführer die Vornahme von messtechnischen Kontrollen des tatsächlichen Baulärms während der Bauabwicklung vorgeschrieben. Diesbezüglich wurde seitens der Beschwerdeführer eine Einsichtmöglichkeit in die Messprotokolle gefordert, wie dies auch im UVP-Verfahren vom medizinischen Gutachter als zwingende Maßnahme definiert wurde. Die berechtigten Einwendungen wurden nicht beachtet und leidet daher der gegenständliche Bescheid an Mangelhaftigkeit des Verfahrens und ist daher aufzuheben.

## **Elektromagnetische Immissionen**

Der SV Dr.med.univ. König hält in seinem „Zweitgutachten“ vom 2.7.2006 in Ergänzung der bisherigen Verfahrensschritte im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren fest, dass eine Beurteilung der Belastung in Folge der elektrischen Eisenbahnanlage nur erfolgen kann, wenn sämtliche trassennahen Objekte dargestellt werden. Dies begründet sich in der Wechselwirkung, insbesondere von ferromagnetischen Materialien.

Aus den vorliegenden Unterlagen lässt sich eine mögliche Wechselwirkung mit den bereits antragsgegenständlichen Bahnbegleiteinrichtungen, wie etwa die Lärmschutzwände, ermitteln.

**Daraus ergibt sich, dass die „abschnittsweise“ Befundung und Begutachtung sachlich unmöglich**, da weder der IST Stand noch der SOLL Stand der relevanten Bauteile in ihrer Gesamtheit den vorliegenden Unterlagen entnommen werden kann.

Der relevante Sachverhalt, ob und welche Einflüsse durch elektrische und magnetische Wechselfelder zu erwarten sind, ist bislang nicht ermittelt worden.

Eine medizinische Beurteilung ist dem SV daher verwehrt (S 125 ff, SV Dr.med.univ. König, Gutachten vom 2.7.2006)

Gleichzeitig hält der SV fest, dass es bereits **Stand der Technik ist, emissionsreduzierte Eisenbahnanlagen zu bauen**. (S 34, SV Dr.med.univ. König, Gutachten vom 2.7.2006)

Konsequenterweise fordert der SV die Darstellung der Tunnelabschirmung, aller Leitungen im Tunnel und anderes.

Durch weitere Gutachter wurde im Rahmen von ergänzenden Gutachten festgestellt, dass die vom SV Dr. König **geforderten Grenzwerte im Koralmtunnelbereich nicht eingehalten** werden können.

Entgegen dem Gutachten vom 10.1.2006 sind die dargestellten Grenzwerte nicht Stand der Technik, sondern allenfalls Stand der Normung.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die Gutachter selbst, entsprechend den Ausführungen des SV Dr. König, angeben, dass sie den Einfluss von ferromagnetischen Materialien (Tragseile, Armierungen etc) im Trassenbereich nicht exakt bestimmen können und daher gezwungen waren mit Annahmen zu rechnen. (S. 4, Gutachten TUG 10.1.2006).

Die Ausführungen des SV Dr. König werden durch das ergänzende Gutachten bestätigt und die vom Erstgutachter aufgezeigten Mängel werden durch das ergänzende Gutachten nicht verbessert.

Der Vollständigkeit halber wird festgehalten, dass der Trassenabschnitt des ergänzenden Gutachtens nicht mit den Einreichunterlagen der Konsenswerberin übereinstimmt, da nur der Tunnelbereich untersucht wurde.

Durch die gewählte Vorgangsweise, die Beauftragung der SV zur expliziten Untersuchung der Koralmtunnelimmissionen gibt die Konsenswerberin konkludent zu verstehen, dass der Tunnel bereits jetzt verfahrensgegenständlich ist.

Mangels der gleichzeitig vorzunehmenden Detailplanung, inkl. aller Leitungen u.a., konnte ein abschließendes Gutachten nicht erstellt werden.

Die Bewilligungsunterlagen sind gem. dem Forderungskatalog des SV. Dr.König zu ergänzen.

Auch die Ausführungen des Prof.Dr.Ing.habil.med. Silny in seinen ergänzenden Einreichunterlagen vom 15.11.2005 sind nicht geeignet die Gesundheitsschädigung durch den Betrieb der geplanten Koralmbahn auszuschließen.

Dies, da der SV zugesteht, dass es für eine gesundheitsschädigende Wirkung keinen Beweis aber zumindest einen Hinweis gibt. (S. 96 Auswirkung elektromagnetischer 16 2/3 Hz-Felder auf die Gesundheit).

Daher ist den Ausführungen des Erst-SV Dr. König zu folgen, und sind **ergänzende Befunde und Gutachten notwendig** um die gesundheitlichen Schäden durch den Betrieb der Bahn bewerten und durch entsprechende Änderungen und Auflagen verhindern zu können.

Der gegenständliche Bewilligungsbescheid ist daher inhaltlich nicht entsprechend den Sachverständigenerörterungen auf dem Stand der Technik. Die berechtigten Einwendungen wurden seitens der Behörde nicht beachtet und daher leidet der gegenständliche Bescheid an Mangelhaftigkeit des Verfahrens und ist daher aufzuheben.

## Raumordnung und Flächenwidmung

Hinsichtlich der Trassierung der Gleisanlage im Grundriss wird vorgebracht, dass es zu einer Verschwenkung der Gesamttrasse in Richtung Norden gekommen ist.

Die Maximalverschwenkung der Streckengleise soll sich gemäß der Behörde knapp unter 30 m hinsichtlich der lage- und höhenmäßigen Abweichung der UVE-Trasse von der EB-Trasse bewegen.

Die gegenständliche Eisenbahntrasse ist daher für die Beschwerdeführerinnen nicht nachvollziehbar dargestellt.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass eine Lageänderung von rund 30 m geeignet ist, insbesondere im Bereich der zulässigen Emissionen zu Veränderungen dahingehend zu führen, dass die zulässigen Grenzwerte überschritten sind und es zu Beeinträchtigungen der Gesundheit und des Lebens von Mensch und Tier kommen kann (Verhandlungsschrift Seite 61).

Hinsichtlich der Exkludierung der gegenständlichen Tunnelbauanlage sowie der Belüftungsschächte im Bereich Leibenfeld und Bayerdorf wird festgehalten, dass die Behörde entgegen ihrer Darstellung, dass diese Projektteile bzw. Anlagenteile gemäß § 36, Abs. 2 EisbG 1957 später einem Bewilligungsverfahren unterzogen werden, bereits im gegenständlichen Verfahren Bezug auf die exkludierten Teile genommen hat.

Die Behörde selbst führt aus, dass an einigen Stellen Teile der Eisenbahnanlage, welche sie fälschlicherweise „als Nebenanlagen“ entgegen § 10 EisbG 1957 bezeichnet, über den Trassenverordnungsstreifen hinausreichen.

Eine derartige **Änderung bzw. Abgehen vom verordneten Trassenbereich ist unzulässig.**

Die Trassenverordnung stellt in ihrer Wirkung eine Bauverbotszone dar, und ist gegenüber der Flächenwidmungs- und Raumordnungskompetenz der Gemeinden bevorrangt.

Flächen, welche nicht von der Trassenverordnung umfasst werden sind nicht privilegiert und unterliegen daher der Kompetenz der Gemeinden.

Durch das Abweichen von der gewählten Trasse, samt Verschwenkung nach Nord vom Bereich Bahnhof West beginnend, sowie mit der „Exkludierung“ von vital notwendigen Eisenbahnanlagen (Hochbauten, Tunnel, Belüftung), welche auch Raum und Fläche außerhalb der Trassenverordnungsfläche benötigen, wird unrechtmäßig in die Raumordnungskompetenz der Beschwerdeführerinnen eingegriffen.

Hätte die Konsenswerberin und die Behörde entsprechend dem tatsächlichen Raumbedarf den „Trassenstreifen“ festgelegt wäre es nicht zu diesem Eingriff gekommen.

Darüber hinaus ist es jedenfalls geeignet, die Parteirechte der Beschwerdeführerinnen unrechtmäßig zu verkürzen, da der Verfahrensgegenstand das Projekt in seiner gesamten Ausdehnung und darauf gegründete Einwirkungen in die Rechte der Beschwerdeführerinnen den vorgelegten Unterlagen nicht entnommen werden kann.

Im Bereich der Beschwerdeführerinnen, insbesondere im Bereich der Erstbeschwerdeführerin, wird es nicht nur den Betrieb sondern auch durch den Bau der Koralmbahn zu massiven Beeinträchtigungen kommen.

Im UVP Verfahren wurde im Rahmen der Raumordnungsbeurteilung eine hohe Sensibilität und Wirkungsintensität im Bereich der Anschüttungsflächen „Zwischenangriff Hollenegg“ festgehalten, dies trotz Vorschreibung eines Massenbahnabtransportes und zusätzlicher Maßnahmen.(S. 34, Frage 2, Teilgutachten, Band 18, DI Resch)

## **Staub**

Festgehalten wird, dass im Bereich Zeierling-Gleinz eine Baustelleneinrichtung vorgenommen wird. Gemäß dem gültigen Flächenwidmungsplan erfolgt die Einrichtung der Baustelle im landwirtschaftlich gewidmeten Bereich und stellt die Nutzung über die Bauzeit von ca. 8 Jahren und die Errichtung der Tunnellüftungsanlage einen Eingriff in die Raumordnungskompetenz der Erstbeschwerdeführerin dar.

Hinsichtlich der Staubbelastung wird in den ergänzenden Einreichunterlagen festgehalten, dass Staubmessstationen bereits vor Baubeginn als Monitoringmaßnahme zu betreiben sind. Im Zusammenhang mit der zu erwartenden Staubbelastung in der Bauphase wurde seitens der Beschwerdeführer eine Beweissicherung gefordert. Diesbezüglich fehlt eine Stellungnahme in den ergänzenden Einreichunterlagen.

Die Konsenswerberin und Univ.Prof.Dr. Sturm gehen von einer massiven Staubbelastung in der Bauphase sowie erhöhten Schadstoffimmissionen durch den baustellenbedingten Schwerverkehr aus.

Die in den Unterlagen beschriebenen Maßnahmen, Monitoring und begleitende Messung mit zwei Luftgütemessstationen ist zu gering.

Die in den Unterlagen vom 27.3.2006 dargestellte Messmethode mittels Depositensbecher und monatlicher Kontrolle ist unzureichend, da die zeitlich verzögerte Reaktion auf massive Staubbelastungen den Bürgern der Beschwerdeführerinnen nicht zumutbar ist.

Um die Belastung gering zu halten, sind im Raum der Baustellenzufahrten stationäre Messstationen zu betreiben, sodass rasch auf Grenzwertüberschreitungen durch geeignete Maßnahmen, (Befeuchtung, Staubschutzwände, Verringerung der Bewegungen etc.) reagiert werden kann und die Eingriffe auf ein Minimum reduziert werden können. Derartige Schutzmaßnahmen, bishin zur vorübergehenden Einstellung der Bautätigkeit, wurden bereits im Rahmen der UVE vorgesehen (S.36, UVP, Pkt. 6.3.).Die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Messprotokolle durch Vertreter der Marktgemeinde und der Bürgerinitiative ist vorzusehen.

Ad Einwand 15 und 16: Hier wurde eine ohnedies zur Sicherheit erforderliche Einzäunung der Baustelle in blickdichter Ausführung gefordert, als kostengünstige Maßnahme für eine Reduzierung der Staubverfrachtung und unmittelbaren Lärmschutz. Weiters wurde staubfreie

Ausführung der Baustraßen gefordert. Lt. Stellungnahme der Konsenswerberin würden geeignete Maßnahmen zur Staubvermeidung gesetzt. Welche das sind bleibt offen. Aus Sicht der Beschwerdeführer ist es nicht verständlich, warum es nicht möglich sein soll, auf kostenmäßig völlig unbedeutende, aber für die Anrainer wichtige, konkret formulierte Wünsche einzugehen.

Im Einwand Nr. 11 der Beschwerdeführer (Eisenbahnrechtliches Verfahren) wurde gefordert, dass bereits Maßnahmen zur Unterschreitung des strengeren JMW- Grenzwertes der EU gültig ab 2010 von 0,02 mg/m<sup>3</sup> bereits ab Baubeginn umgesetzt werden. Eine diesbezügliche Festlegung wurde seitens der Behörde nicht getroffen.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die Projektanten bereits darauf hingewiesen haben, dass der Auftragnehmer des Bauauftrages nicht verwertbare Teilmassen unter dem Titel „Wegschaffen“ überlassen werden können. **Der Auftragnehmer hat in der Folge für die Verwertung zu sorgen.** Demgemäß besteht die Möglichkeit dass große Teile des Materials nicht entlang der Trasse sondern über die B 74 und B 76 per LKW entsorgt werden.

Auflagen für derartige Transporte sind nicht erfolgt und sind die Beurteilungen dahingehend zu ergänzen. Insbesondere ist von der Konsenswerberin vorzulegen um welche Kubaturen es sich handelt und welche „Entsorgungsmöglichkeiten“ in Betracht kommen. Dies ist notwendig um dieses Element der Bauimmissionen beurteilen zu können. (S 781, Niederschrift)

Zur Stellungnahme von Ing. Wagner wird angemerkt, dass eine Benützung des zukünftigen Begleitwegenetzes, welches vorweg als Baustraße errichtet werden soll, nicht zielführend sein kann. Da das Begleitwegenetz außerhalb der Lärmschutzeinrichtungen der Bahntrasse situiert ist, würden die gesamten Transporte in der Bauphase ohne Lärmschutzeinrichtungen durchgeführt werden. Eine solche Variante wird seitens der Beschwerdeführer abgelehnt. Die Forderung der Beschwerdeführer nach einer notwendiger weise staubfreien Ausführung der Baustraßen wurde nicht eindeutig beantwortet: „erforderlichenfalls bituminös befestigt“. Das Erfordernis einer bituminösen Ausführung wird seitens der Einreicher als notwendig erachtet. Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen.

Zur im Rahmen der EB- Verhandlung am 13.12.2005 abgegebenen Forderung nach einer



Ausstattung der dieselbetriebenen Maschinen, Geräte und Fahrzeuge mit Russpartikelfiltern nach dem Stand der Technik konnte den ergänzenden Einreichunterlagen kein Kommentar entnommen werden. Ebenso hat die Behörde es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen.

Anhand der vorgelegten Unterlagen ergibt sich, dass die Messungen im Nahbereich einer vergleichbaren Baustelle der HL-AG in Melk gezeigt haben, dass die Staubbelastung durch das Befeuchten der unbefestigten Oberflächen reduziert werden kann, jedoch ergibt sich, dass die Eingriffserheblichkeit im Bereich „Tunnelostportal“ als sehr hoch zu bewerten ist und trotz der geplanten Maßnahmen immer noch eine erhebliche Restbelastung der Bevölkerung in diesem Gebiet zu erwarten ist.

Die Einwendungen im Zusammenhang mit den zu erwartenden Staubbelastungen wurden undifferenziert und global gem. §35 Abs.2 EibG ohne weitere Erläuterung als unbegründet abgewiesen. Die berechtigten Einwendungen wurden nicht beachtet und daher leidet der gegenständliche Bescheid an Mangelheit des Verfahrens.

## **Erdbeben**

Aus den vorgelegten Unterlagen lassen sich keine Rückschlüsse auf die Auswirkung von Erdbeben auf den Betrieb und die Immissionen der Eisenbahnanlage schließen.

Festgehalten wird, dass die gegenständliche Trassenführung deckungsgleich entlang von dokumentierten Erdbebenereignissen geführt wird. (Dokumentation des Landes Steiermark)

Aus den vorgelegten Unterlagen geht in keinstenweise hervor, ob die gewählte Bauführung geeignet ist Immissionen in Folge einer zusätzlichen Erdbebenbelastung fernzuhalten. Insbesondere ist der Grundwasserschutz erweitert nachzuweisen, da durch einen Störfall die Grundwasserversorgung der Gemeindebürger der Beschwerdeführerinnen gefährdet ist und dies eine unzulässige Immission darstellt.

Die Behörde hat es unterlassen, diese Einwendungen entsprechend zu prüfen und entsprechende Auflagen oder Bewilligungseinschränkungen auszusprechen. Der Bescheid ist daher rechtswidrig.

## **Naturschutz**

Im Rahmen des UVP wurde unter der Bedingung dass eine fachlich qualifizierte ökologische Bauaufsicht zum Schutz der Graureiherpopulation erfolgt, von einer Umweltverträglichkeit ausgegangen. Das UVP hält fest, dass ein 100% Schutz der Population durch ein Monitoring nicht gewährleistet werden kann.

Die Auflage die sensiblen Zeiten (Setzzeit, Aufzuchtzeit etc.) der Wildtiere zu beachten wurde bereits vom SV für Jagdwirtschaft und Wildbiologie DI Stadlmann gefordert. (S. 713, Niederschrift)

## **Bahnbegleitverkehr**

Zur Forderung, dass alle Fahrzeuge beim Wechsel vom Baufeld in das öffentliche Straßennetz eine Schmutzschleuse passieren müssen, wurde erläutert: „Die Forderung zu Punkt 12 kann durch geeignete Maßnahmen erfüllt werden.“ Dazu halten die Beschwerdeführer fest, dass die technische Möglichkeit der Umsetzung nicht angezweifelt wird, jedoch gefordert wird, die Maßnahme konkret umzusetzen und den bauausführenden Firmen zwingend vorzuschreiben.

Die Behörde hat es unterlassen, entsprechende Auflagen auszusprechen.

### **Aktenwidrigkeit, Niederschrift**

Die vorliegenden Unterlagen der Behörde sind in sich widersprüchlich und daher mit Aktenwidrigkeit belastet.

So fehlt z.B. in der Verhandlungsschrift vom 14.12.2005 unter den protokollierten Anwesenden der Vertreter der Beschwerdeführerinnen, wobei er aber gem. der Niederschrift Einwendungen in Ausübung seiner Vertreterrechte vorgebracht hat. Somit ist die Verfahrensvorschrift des § 14 Abs. 2 Z 2 AVG verletzt.

Die Beschwerdeführerinnen erheben somit gegen die Niederschrift die Einwendungen der Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Übertragung gem. § 14 Abs. 7 AVG und liefert die Aufgrund der Verhandlung aufgenommene Niederschrift nicht mehr vollen Beweis.

In der Niederschrift wurden nicht nur Einwendungen erhoben sondern von den SV Befunde und Gutachten sowie Erörterungen erstellt. Auf Grund der mangelhaften Niederschrift muss davon ausgegangen werden, dass die technische Aufzeichnung bzw. die Protokollierung mangelhaft war. Auf Grund der somit mangelhaft vorliegenden Gutachten wurde der rechtserzeugende Sachverhalt nicht dargestellt.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die Niederschrift der Verhandlung vom 13. und 14.12.2005 wesentliche Stellungnahmen von Parteien nicht enthält.

Daher sind die ergänzenden Gutachten mangelhaft erörtert, da die SV die an sie gerichteten Fragen bzw. Einwendungen nicht nachvollziehen konnten, und daher eine Erörterung unmöglich gemacht wurde.

Das Verfahren ist grob mangelhaft und das Parteiengehör wurde nicht beachtet. (z.B. S 40, Pkt. 1.12, SV Dr.med.univ. König, Zweite Beurteilung vom 2.7.2006)

Ein nicht anwesender Parteienvertreter kann kein Vorbringen erstatten. Dieses Beispiel zeigt, dass die Verhandlungsführung bzw. die Niederschrift und die vorgelegten Unterlagen keiner intensiven Überprüfung auf Schlüssigkeit und Gesetzmäßigkeit Stand halten.

Gleiches gilt für die Tatsache, dass im Zuge des Verfahrens als Stand der Technik festgestellt wurde, dass die Lärmbelastung, insbesondere in Kombination mit der Erschütterungsbelastung zu sehen ist. Dementsprechende Auflagen und Vorschriften unter Berücksichtigung der Kombinationsbelastung wurden weder vom Schall- und Hygiene-SV erhoben noch von der Behörde vorgeschrieben.

#### **D.     Rechtzeitigkeit der Beschwerde**

Der angefochtene Bescheid wurde am 1.12.2006 der Beschwerdeführerin zugestellt. Die Beschwerdeführer verweisen diesbezüglich auf den auf dem Bescheid angebrachten Eingangsvermerk. (Kanzleieingangsstempel 7.12.2006)

Die Frist zur Erhebung der Beschwerde erscheint daher gewahrt.

#### **E.     Beschwerdeanträge**

Die Beschwerdeführer stellen demgemäß durch ihren Vertreter nachstehende

### **Anträge:**

Der Verwaltungsgerichtshof möge:

- 1)     den Bescheid des BM für Verkehr, Innovation und Technik vom 15.11.2006 ad GZ BMVIT-820.164/0020-IV/SCH2/2006 infolge Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge der Mangelhaftigkeit des Verfahrens beheben;
  
- 2)     der belangten Behörde auftragen, den Beschwerdeführern die Kosten des Verfahrens binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.