



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
E-Mail: sch2@bmvit.gv.at
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.371/0020-IV/SCH2/2014 DVR:0000175

Wien, am 10.10.2014

**S-Bahn FL.A.CH.
Strecke Feldkirch - Buchs (SG)
Abschnitt Feldkirch - Staatsgrenze bei Tosters
km 0,00 bis km 8,375**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes
Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Verhandlungsschrift

über die öffentliche mündliche Verhandlung, aufgenommen am 08.10.2014 in Feldkirch

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:

Mag. Erich SIMETZBERGER als Verhandlungsleiter

Mag.^a Gabriele FIEDLER

Mag. Josef LÜFTENEGGER

Ing. Wilhelm LAMPEL als Amtssachverständiger für Elektrotechnik

UVP-Koordination:

Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel FG Eisenbahnbautechnik inkl. Straßenverkehrstechnik

Dipl.-Ing. Werner Stella Eisenbahnbetrieb

Ing. Erich Lassnig FG Lärm- und Erschütterungsschutz

Univ.-Prof. Dr. Manfred Neuberger FG Humanmedizin

Prof. Dr.-Ing. habil. med. J. Silny	FG Elektromagnetische Felder
Dipl.-Ing. Franz König	FG Wasserbautechnik
Dr. Robert Holnsteiner	FG Grundwasserschutz
Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer	FG Ökologie und Gewässerökologie
Dipl.-Ing. Hans Kordina	FG Raumordnung, Landschaftsbild, Sachgüter

Stadtgemeinde Feldkirch:

Gabor Mödlagl
Stefan Duelli

Bezirkshauptmannschaft Feldkirch:

Hugo Harald

Fürstentum Liechtenstein, Amt für Bau und Infrastruktur:

Dipl.-Ing. Henrik Caduff

ÖBB-Infrastruktur AG:

Dipl.-Ing. Martin Gradnitzer, Projektleiter
Mag. Karl Hartleitner, Projektteamleiter
Mag. Andreas Netzer, Verwaltungsrecht
Ing. Hans-Georg Klobucaric
Nadja Schreiber
Hildegard Dreier
MMag. Benedikt Ladstätter
Mag. Martin Pellizzari
Ing. Herbert Seufert
Dipl.-Ing. Harald Mair
Ing. Christoph Lindner

Sachverständige gemäß § 31a EibG:

Ing. Thomas Klepits
Dipl.-Ing. Wilfried Suda
Dipl.-Ing. Michael Patzelt
Dr.-Ing. Thomas Dreßler

UVE-Erstellung und Projektanten:

Dipl.-Ing. Helmut Schlenz
Dipl.-Ing. Markus Beitzl
Dipl.-Ing. Klaus Schedl
Mag. Markus Ostertag
E. Schmautzer

Elektromagnetische Felder

Martin Bachinger	Boden- und Grundwasserchemie, Abfallwirtschaft, Altlasten
DI Maria Aigner	Elektromagnetische Felder
Dr. Christian Hübner	Luft
Ing. Helmut Wiesinger	Schalltechnik
Dipl.-Ing. Matthias Janotta	Geologie und Hydrologie
Prof. P. Steinhauser	Erschütterungstechnik, Beschattung, Beleuchtung, Klima und Energiekonzept

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Dipl.-Ing. Salem Blum, Volker Klose, Monika Gal-Zraggen

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 08.10.2014 um 09:00 Uhr im Hotel Bären, Bahnhofstraße, 6800 Feldkirch und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften, der mitwirkenden Behörden und der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der Eisenbahnbaubehörde vor.

Er weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19.12.2013 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, im Großverfahren mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10.09.2014 verlautbart wurde.

Dieses Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der „Vorarlberger Nachrichten“ und des „Feldkircher Anzeigers“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Ergänzend wurde die Standortgemeinde Feldkirch ersucht, dieses Edikt an der Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 08.10.2014 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EISbG) bei der UVP-Behörde und der Standortgemeinde Feldkirch wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 26.06.2014 bis einschließlich 08.08.2014 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen

und deren Teilnahme am Verfahren als Partei hingewiesen und dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben haben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand

Mit Antrag vom 19.12.2013 hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), gemäß den §§ 31ff und § 34b Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen, insbesondere gemäß den §§ 32, 38 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das gegenständliche Bauvorhaben angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Bauvorhabens „S-Bahn FL.A.CH.“ ist der selektive zweigleisige Ausbau der ÖBB-Strecke 303 von Feldkirch nach Buchs, im Abschnitt von Feldkirch bis zur Staatsgrenze mit Liechtenstein, samt der damit in einem notwendigen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen.

Das Gesamtvorhaben, bestehend aus dem gegenständlichen österreichischen Teil und einem, in einem separaten (UVP-)Verfahren behandelten, liechtensteinischen Teil. Das Projektgebiet auf

österreichischem Staatsgebiet befindet sich zwischen dem Bahnhof Feldkirch - Staatsgrenze bei Feldkirch bei km 0,000 - km 8,375.

Der Ausbau der Kapazität dieser ÖBB - Strecke für einen zeitgemäßen Öffentlichen Verkehr soll die Verbesserung des Nahverkehrsangebots zwischen Feldkirch und Buchs mittels Einführung eines Halbstundentaktes mit optimalen Anschlüssen in Feldkirch und Buchs, unter Aufrechterhaltung der bestehenden Fernverkehrsverbindungen, ermöglichen. Im Sinne einer guten Betriebsqualität bedarf es hierbei auch einer Optimierung der Betriebsführung, einer Verbesserung der Kreuzungssituationen und einer Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsbandes.

Zur Erlangung vorgenannter Ziele wird der Abschnitt zwischen Tisis und Nendeln zweigleisig ausgebaut (von km 7,800- km 12,278, Länge ca. 4.478 m). Die bestehenden Haltestellen im Bereich des Fürstentums Liechtenstein werden ausgebaut bzw. verlegt. Auf österreichischem Staatsgebiet sind die Auflassung der bestehenden Haltestelle Tisis und die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle Feldkirch- Tosters geplant.

Als begleitende Maßnahmen sind Entwässerungsmaßnahmen, die Errichtung einer Lärmschutzwand km 8,067 bis km 8,295 l.d.B. und die Anpassung der Streckenausrüstung km 0,000 bis km 8,375 vorgesehen. Der Verhandlungsleiter weist auf die an die allgemeine Einführung folgende vorgesehene Vorstellung des Vorhabens durch Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. die Projektanten hin.

Rechtliche Grundlagen

Dieses Bauvorhaben ist gemäß § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen. § 24 Abs 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand dieses teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Mitanzwendung aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, wie die Genehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes im Sinne des § 3 HIG, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff (insbesondere § 31f) EisbG, der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG für sämtliche Provisorien während der Bauphase und der wasserrechtlichen Genehmigungen gemäß WRG, jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen

1. Hochleistungstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen einge-

richtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs 2 HIG ist **jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn** für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke **eine UVP durchzuführen ist**. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten gemäß § 31a EisbG mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Dieses Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den **Beweisthemen** für die Gutachter gemäß **§ 24c UVP-G 2000** und die Gutachter gemäß **§ 31a EisbG** hin:

Das **UVP-Gutachten** hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs 1 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

Beweisthema der **zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen** ist die Abschätzung der Umweltauswirkungen und die Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Beweisthema des **Gutachtens gemäß § 31a EisbG** ist der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen insbesondere in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs und Betriebs einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes.

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs 1 UVP-G 2000 idgF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

Mitzuwendende Bestimmungen:

1. Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägigen Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Diesbezüglich ist auf die bereits genannte (Sonder-)Bestimmung des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat, das die Mit Anwendung aller vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen vorsieht.

2. UVP-G 2000

Gemäß § 1 Abs 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung des Vorhabens zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung des Vorhabens auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d.h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützender Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl Nr 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl I Nr 115/1997, idgF).

Bisheriger Verfahrensablauf

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag vom 19.12.2014 sowie die **öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)** vom 26.06.2014 bis einschließlich 08.08.2014 wurden gemäß den §§ 24 Abs 8 iVm § 9 UVPG 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch **Edikt vom 16.06.2014** kundgemacht.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass den Projektunterlagen unzweifelhaft zu entnehmen ist, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 24c UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie bzw –kontinuität bzw -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 bzw 4 UVP-G 2000 zu beachten.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 26.06.2014 bis einschließlich 08.08.2014 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und der Beteiligten gemäß § 24a Abs 3 und 5 UVP-G 2000:

Folgende Stellungnahmen sind beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingegangen:

1. Bezirkshauptmannschaft Feldkirch, Schloßgraben 1, 6800 Feldkirch vom 14.07.2014
2. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 01.08.2014

B. Stellungnahmen von Umweltschutz, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000:

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 der Standortgemeinde der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs 4 UVP-G 2000 der Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Bis zum Ende der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Amt der Stadt Feldkirch, Schmiedgasse 1-3, 6800 Feldkirch vom 17.07.2014
2. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Umweltbundesamt), Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 18.07.2014
3. Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg, Jahngasse 9, 6850 Dornbirn vom 04.08.2014

C. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs 1 HIG:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Mit Schreiben vom 10. Juli 2014, BMVIT-820.371/0014-IV/SCH2/2014, wurde den gesetzlichen Interessensvertretungen sowie dem Land Vorarlberg die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Der Standortgemeinde Feldkirch wurde diese Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

Während der Auflagefrist sind folgende Stellungnahmen eingelangt:

1. WKO Vorarlberg, Wichnergasse 9, 6800 Feldkirch vom 29.07.2014
2. AK Vorarlberg, Verkehrsreferat, Widnau 2 - 4, 6800 Feldkirch vom 04.08.2014
3. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Landhaus, 6901 Bregenz vom 20.08.2014

D. Stellungnahme gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm. § 44a und b AVG:

Mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.06.2014, GZ. BMVIT-820.371/0009-IV/SCH2/2014, wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und der Standortgemeinde Feldkirch von Donnerstag, den 26. Juni 2014 bis einschließlich Freitag, den 8. August 2014 in die Projektunterlagen, insbesondere in die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme hat innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführte Person Gebrauch gemacht:

Dipl.-Ing. ETH Ulrich Dietrich, Hubertusweg 1, 6773 Vandans vom 06.08.2014 samt Beilage

E. Stellungnahme des Fürstentums Liechtenstein gemäß § 10 UVP-G 2000:

Da grenzüberschreitende Umweltauswirkungen auf das Fürstentum Liechtenstein nicht ausgeschlossen werden können, notifizierte die Republik Österreich den auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Teil dieses Vorhaben im Wege des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Espoo- Kontaktstelle gemäß Art 2 Abs 5 sowie Art 3 Abs 2 und 5 der Espoo-Konvention sowie Art 7 Abs 1 der EU-UVP-Richtlinie dem dortigen Amt für Umweltschutz. Des Weiteren wurde um ehestmögliche Bekanntgabe ersucht, ob das Fürstentum Liechtenstein am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht.

Das Fürstentum Liechtenstein hat am 20.08.2014 eine Stellungnahme abgegeben.

Mit **Edikt vom 10.09.2014** wurde die **öffentliche mündliche Verhandlung** im Großverfahren für den 08.10.2014 sowie unter einem die **öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen** vom 22.09.2014 bis einschließlich 08.10.2014 gemäß den §§ 44a bis 44e AVG und § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 kundgemacht.

Die **Zusammenfassende Bewertung** kommt zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

„Bei Einhaltung, der in der UVE angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollen, ist aus Sicht der Sachverständigen im Sinne einer integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens gegeben.“

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie die Prüfung der zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000.

Weiters ist Gegenstand der Verhandlung die Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000. Es sind die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 3 und 4 HIG (Trassegenehmigung) und §§ 31 ff EisebG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) jeweils im beantragten Umfang zu prüfen sowie die wasserrechtlichen Bestimmungen mit zu behandeln.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt. Hierzu erfolgt seitens des Verfahrensleiters der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung allenfalls weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Zum Verfahrensablauf der heutigen mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an die Einführung und Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine ausführliche Projektdarstellung durch den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin.

Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben.

Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Behördenvertreter und Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensanweisung, dass die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, bei Bedarf unter Zuhilfenahme der hierfür beigestellten Vertreter des bmvit, zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierete Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Beteiligten einschließlich der Projektwerberin und den Sachverständigen, sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt betroffenen Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Ergänzende Stellungnahme der Stadt Feldkirch, vertreten durch Stefan Duelli und Gabor Mödlagl:

Die Stadt Feldkirch begrüßt nach wie vor die vorgeschlagene Situierung der Haltestelle Tosters. Die seitens der ÖBB beabsichtigte eingeschränkte Ausstattung und Erschließung der Haltestelle (ohne Bike & Ride – Anlage, ohne Radweg und Stützmauer und ohne Lift – nur dessen Vorbereitung) wird als nicht ausreichend angesehen. Insbesondere die Errichtung einer Liftanlage erscheint seitens der Stadt Feldkirch zwingend erforderlich.

Die im Zuge der Verhandlung geäußerte Bereitschaft der ÖBB, gemeinsam mit dem Land Vorarlberg und der Stadt Feldkirch zur Sicherstellung obiger Maßnahmen in Verhandlungen für eine Finanzierungspartnerschaft einzutreten, erscheint vertretbar. Diese Vorgangsweise ist dem Vernehmen nach in allen in Vorarlberg realisierten Haltestellenprojekten zur Anwendung gekommen.

Die seitens der Stadt Feldkirch bereits eingebrachten Liegenschaften bzw. Liegenschaftskäufe sind in diesen Verhandlungen explizit zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die auch im Interesse der ÖBB gelegenen erforderliche Aufschließung der Haltestelle durch den bahnbegleitenden Radweg, sollen die Kosten für die Errichtung der Mauer im Rahmen der anzustrebenden Einigung angemessen berücksichtigt werden.

Die Verhandlungen bzw. deren Abschluss soll rasch und möglichst vor der UVP Bescheiderlassung erfolgen.

G. Mödlagl e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumordnung, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stellungnahme der Stadt Feldkirch:

Die von Seiten der Stadt Feldkirch im Rahmen der öffentlichen Verhandlung am 08.10.2014 eingebrachte Stellungnahme wird von Seiten des SV für Raumordnung vollinhaltlich unterstützt.

Die im UVG formulierte Errichtung einer Stützmauer (Steinwurf) bei der Haltestelle Tosters ist Bestandteil der bereits angekündigten Verhandlungen mit allen Beteiligten (Land, Stadt, ÖBB).

Diese Maßnahme - im UVG als zwingend erforderlich eingestuft - kann deshalb als Umsetzungsbestandteil für die Haltestelle Tosters angesehen werden. Die Einstufung als „zwingend“ kann deshalb entfallen, die Maßnahme wird damit als „empfohlen“ eingestuft.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumordnung, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG:

Die von der Projektwerberin in ihrer Stellungnahme – mit Bezug auf die Aussagen in der UVE – formulierten Aussagen zu den archäologischen Fundstellen / Bodendenkmälern entlang der Trasse zeigen eine ausreichende Behandlung.

Eine Beibehaltung der Einstufung als „zwingende Maßnahme“ kann deshalb entfallen. Den in der Stellungnahme der ÖBB erfolgten Aussagen wird als Sachverständiger zugestimmt („Es ist sicherzustellen, dass im Zuge von Bauarbeiten allfällige gefundene Objekte bzw. bisher nicht bekannte Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft gesichert werden.“)

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahntechnik inkl. Straßenverkehrstechnik, DI Thomas Setznagel zur Präzisierung der zwingenden Maßnahmen „Bike&Ride – Anlagen Hst. Tosters:

Die in der zusammenfassenden Bewertung, Kapitel 9.1.1 zwingend erforderliche Maßnahmen, angeführten Bike & Ride-Anlagen haben als Mindestanforderung aus nicht überdachten Fahrradständern in angemessener Anzahl zu bestehen.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Grundwasserschutz, Dr. Robert Holnsteiner zur im Kapitel 9.1.1 des UVG formulierten zwingend erforderlichen Maßnahmen:

ad Maßnahme 21:

Der in der Maßnahme 21 erwähnte Anhang H des WRG 1959 idgF ist nicht mehr existent und wird durch Anhang G ersetzt.

ad Maßnahme 23:

Die Maßnahme 23 wird folgendermaßen präzisiert:

„Besonderes Augenmerk ist daher auf die sachgemäße Aufbewahrung der entsprechenden Bauhilfsstoffe zu legen (Aufbewahrung nur auf befestigtem Boden und/oder Tropftassen). Auch sind Maßnahmen erforderlich, die geeignet sind, dass bei unbeabsichtigtem Verschütten die jeweiligen Bauhilfsstoffe direkt in den Boden versickern können (zum Beispiel Auffangtassen).

Besonderes zu den eingesetzten Bauhilfsstoffen:

- *Es dürfen bei allfälligen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleuniger eingesetzt werden.*
- *Es ist Sorge zu tragen, dass das Rückprallmaterial des Spritzbetons möglichst wenig mit den zu versorgenden Wässern in Berührung kommt.“*
- *Zur Früherkennung einer allfälligen Belastung von Wässern durch Bauhilfsstoffe sind die Wässer vor einer allfälligen Behandlung in einer GSA nach Maßgabe der zu erwartenden Belastungen auf ph-Wert, Trübstoffführung und elektrische Leitfähigkeit zu untersuchen und die Messergebnisse zu dokumentieren. Bei Überschreitungen der Grenzwerte der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung ist Alarm auszulösen, die Ableitung der Wässer in die Vorflut zu unterbinden und eine Behandlung der belasteten Wässer in einer GSA vorzunehmen. Die Reinigungsleistung der Anlage ist durch geeignete Messungen zu dokumentieren.*

Die oben angeführte Formulierung ersetzt die im UVG getroffene Wortwahl.

ad Maßnahme 31:

Der Satz *„Das hydrogeologische Beobachtungsprogramm ist nach Beendigung der Vortriebsarbeiten fortzusetzen.“* wird ersetzt durch *„Das hydrogeologische Beobachtungsprogramm ist nach Beendigung der Erd- und Grundbaurbeiten fortzusetzen“.*

Dr. Robert Holnsteiner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie und Gewässerökologie, Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer:

Dem Vorschlag zur Präzisierung folgender Maßnahmen durch die Projektwerberin wird zugestimmt.

„Der Einsatz von nur nach unten abstrahlenden Beleuchtungskörpern und von Beleuchtung mit möglichst geringen UV-Anteil im Licht ist im Sinne des Artenschutzes und zur Vermeidung von Tötung und Störung von Individuen gefährdeter und geschützter Arten (z. B. Fledermäuse) in der Bauphase und in der Betriebsphase umzusetzen, sofern dies etwaigen Sicherheitsbestimmungen nicht entgegensteht.“

„Die vorgesehene Maßnahme zum Reptilienschutz („Umsiedlung von Reptilienindividuen aus dem Bereich der Doppelspurinsel“) sind jedenfalls rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten umzusetzen. Nachdem sich die Bauzeit über mehr als eine Saison erstreckt, ist die Umsiedlungsmaßnahme zu wiederholen, sofern Bereiche innerhalb des Ausbauabschnitts bzw. innerhalb der Aktivitätsperiode der Reptilien über einen längeren Zeitraum baulich nicht beansprucht werden und das Potential für eine Besiedlung durch Reptilien aufweisen. Das Erfordernis einer neuerlichen Umsiedlung ist von der ökologischen Bauaufsicht festzulegen.“

Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer e.h.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin:

A. Allgemeines:

Einleitend verweist die Projektwerberin auf die von ihr eingangs der Verhandlung vorgelegten ergänzenden Unterlagen:

- Inhaltsverzeichnis von Werner Consult vom 01.08.2014, Einlagezahl 01/01, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0062-F04
- Wasserrechtliche Unterlagen technischer Bericht von Werner Consult vom 29.07.2013, Einlagezahl 06/01, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0047-F02
- Technischer Bericht Töbelebach von Werner Consult vom 31.07.2014, Einlagezahl 06/05, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0069-F01
- Übersichtslageplan Gewässer – Vorarlberg von Werner Consult vom 01.08.2014, Einlagezahl 06/06, Plannummer FL-UV2-AA01SP-02-0108-F01
- Tisner Tobel Bahnunterquerung – Toskammer technischer Bericht von Werner Consult vom 03.10.2014, Einlagezahl 06/10, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0128-F01
- Tisner Tobel Bahnunterquerung – Toskammer Grundriss und Schnitte von Werner Consult vom 03.10.2014, Einlagezahl 06/11, Plannummer FL-UV2-AA01SP-02-0129-F01
- Lageplan TISIS – Staatsgrenze von Werner Consult vom 29.07.2013, Einlagezahl 01/04.3, Plannummer FL-UV2-AA01SP-00-0021-F01
- Ergänzendes Gutachten gemäß §31a EisbG 1957, Projekt Strecke Feldkirch – Buchs (SG) S-Bahn FL.A.CH von SCHIG vom 06.10.2014
- Risikobetrachtung, Signifikanzprüfung gemäß CSM-VO, Verordnung 352/2009 der EU-Kommission, S-Bahn FL.A.CH Teilausbau Feldkirch – Buchs km 0,000 – km 8,375 von ÖBB Infra AG vom 12.09.2013

Soweit Einwendungen *nicht* Parteienrechte iSd § 31e iVm 31f Z 3 EibG geltend machen, beantragt die Projektwerberin die Zurückweisung bzw Verweisung auf den Zivilrechtsweg. Sie verweist dazu auf die mit den betroffenen Anrainern zu führenden Grundeinlöseverhandlungen.

Soweit sich die Auflagenvorschläge auf nach Vorliegen der Baugenehmigung und bis längstens zur Inbetriebnahme vorzulegende Unterlagen beziehen, wird der Antrag gestellt, diese Auflagen nicht in den Bescheid aufzunehmen, da für Eisenbahnanlagen in §§ 34ff EibG Sondernormen über das Betriebsbewilligungsverfahren bestehen und allenfalls über die Prüfbescheinigung und die vorliegenden § 40 – Erklärungen hinaus erforderliche Unterlagen in diesem Verfahren gesondert vorgeschrieben werden können. Ungeachtet dessen wird die Bauwerberin die von den SV im Baugenehmigungsverfahren hervorgestrichenen Dokumentationsanforderungen vollständig erfüllen.

Zu weiteren Stellungnahmen, die nicht im Rahmen der Verhandlung mündlich vorgebracht oder schriftlich zur Niederschrift genommen wurden, stellt die Projektwerberin ihrerseits den Antrag auf Einräumung einer angemessenen, mindestens sechswöchigen Frist für eine schriftliche Stellungnahme.

B. Stellungnahme zu besonderen Fragen:

Das Vorbringen der Einwendungswerberin ist ab-, soweit es sich auf zivilrechtliche Ansprüche bezieht, hingegen zurückzuweisen. Hinsichtlich der unsubstantiiert gebliebenen Punkte des Vorbringens ist auf die gesetzlichen Präklusionsfolgen hinzuweisen.

a. Zur Stellungnahme der Stadt Feldkirch

Einleitend wird festgehalten, dass die in der Stellungnahme angesprochenen Maßnahmen im Bauentwurf ausdrücklich als Fremdprojekt angesprochen sind und nur der Illustration einer mit dem Mobilitätskonzept der Region gut verträglichen Lösung dienen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen – insbesondere gemeinsam mit dem Vorhaben der ÖBB – ist abhängig von einer vertraglichen Einigung, in der auch die Kostenteilung der Maßnahmen sowie der Aufwände für Betrieb und Erhaltung geregelt sind. Die ÖBB erklären ihr Interesse an einer solchen einvernehmlichen Lösung und stehen für Verhandlungen bereit.

Zu der angesprochenen Radweglösung wird festgehalten, dass es sich hier nicht um eine Umlegung im Sinne des § 20 EibG handelt, so dass alle durch den Radweg bedingten Kosten grundsätzlich durch den Straßenerhalter zu tragen sind. Dies ist bei den Verhandlungen zu berücksichtigen.

b. Zu den Stellungnahmen der SV der Behörde:

Zu einzelnen in der Zusammenfassenden Bewertung aufgelisteten Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs erlaubt sich die Projektwerberin wie folgt Stellung zu nehmen:

1. ad „Zwingend erforderliche Maßnahmen“

1.1 Eisenbahnbetrieb, Eisenbahntechnik inkl. Strassenverkehrstechnik

Zwingend erforderliche Maßnahme (lt. Zusammenfassende Bewertung):

Die neue Hst. Tosters liegt in einem aufgelockerten Siedlungsgebiet mit vorwiegend Einfamilienhäusern. Es ist zu erwarten, dass die Hst. Tosters nicht nur fußläufig sondern vermehrt mittels Fahrrad frequentiert wird. Es sind daher die als Fremdprojekt dargestellten Bike & Ride - Anlagen mit dem Bauvorhaben „S-Bahn FLACH“ zwingend umzusetzen.

Stellungnahmen der Projektwerberin:

Für die Errichtung der Bike & Ride Anlage ist eine gesonderte Vereinbarung mit Stadt und Land erforderlich, bei der die Finanzierung und spätere Instandhaltung zu regeln sind. Die Maßnahme kann daher nur vorbehaltlich einer diesbezüglichen Einigung umgesetzt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, diese Maßnahme als „empfohlene Maßnahme“ zu qualifizieren.

Die ergänzende Stellungnahme, die der SV zu Protokoll gegeben hat, wird seitens der Projektwerberin nicht akzeptiert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen („nicht überdachte Fahrradständer“) stellen keine zwingenden Erfordernisse für eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens dar. Es wird angeregt, den Auflagenvorschlag als empfohlene Maßnahme aufzunehmen.

1.2 Grundwasserschutz

Zwingend erforderliche Maßnahme (lt. Zusammenfassende Bewertung):

23. Besonderes Augenmerk ist daher auf die sachgemäße Aufbewahrung der entsprechenden Bauhilfsstoffe zu legen (Aufbewahrung nur auf befestigten Boden und / oder Tropftassen). Auch sind Maßnahmen erforderlich, die geeignet sind, dass bei unbeabsichtigtem Verschütten die jeweiligen Bauhilfsstoffe direkt in den Boden versickern können (z.B. Auffangtassen).

Besonderes zu den eingesetzten Bauhilfsstoffen:

- *Es dürfen bei allfälligen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleunigern eingesetzt werden.*
- *Es ist Sorge zu tragen, dass das Rückprallmaterial des Spritzbetons möglichst wenig mit dem zu versorgenden Wässern in Berührung kommt.*
- *Zur Früherkennung einer allfälligen Belastung von Wässern durch Bauhilfsstoffe sind die Wässer vor der GSA nach Maßgabe zu erwartender Belastungen auf pH-Wert, Trübungsführung und Leitfähigkeit automationsgestützt zu untersuchen und die Messergebnisse zu dokumentieren. Bei Überschreitungen der noch festzulegenden Grenzwerte ist Alarm auszulösen und die Ablei-*

tung der Wässer in die Vorflut bzw. in die GSA zu unterbinden. Beispielsweise können die alarmauslösenden Wässer so lange in ein anderes Becken geleitet werden, bis die Ursachen erkannt und behoben sind. Erst nach Behebung der Ursachen dürfen die behandelten Wässer wieder in die Vorflut eingeleitet werden. Diese Maßnahme dient daher dem Schutz des Grund- bzw. Oberflächenwasser.

Stellungnahme der Projektwerberin:

Ad Unterpunkt 3 („Zur Früherkennung....“):

Allfällige durch Bauhilfsstoffe belastete und/oder getrübe Wässer werden VOR Einleitung in eine Vorflut projektgemäß über eine Gewässerschutzanlage geführt. Die Forderung nach einer automationsgestützten Wasseruntersuchung VOR einer derartigen Anlage für einen allfälligen zusätzlichen Rückhalt von Wässern ist nicht nachvollziehbar.

Es wird daher angeregt, diesen Teil der Maßnahme Nr. 23 entfallen zu lassen.

Die ergänzende Stellungnahme die der SV zu Protokoll gegeben hat, wird von der Projektwerberin zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Einhaltung der Grenzwerte für Einleitungen und Versickerungen ist aus Sicht der Projektwerberin sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase sichergestellt, sodass auch für diese Maßnahmen einer behördlichen Genehmigung nichts entgegensteht.

1.3 Humanmedizin

Folgende weitere Maßnahmen werden als verpflichtende Auflagen empfohlen (lt. Zusammenfassende Bewertung):

4. Sollte es durch zeitliche und örtliche Überlagerung mit Baustaubimmissionen des Projektes Stadttunnel Feldkirch bei Wohnanrainern zu summierten Baustaubbelastungen kommen, zu denen das gegenständliche Projekt einen relevanten Beitrag leistet, der zu Grenzwertüberschreitungen führt, ist dieser Anteil auf ein irrelevantes oder nicht zu Grenzwertüberschreitungen führendes Ausmaß zu reduzieren.

Stellungnahme der Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin kann im Falle einer zeitlichen und örtlichen Überlagerung der beiden Bauphasen beider benachbarter Projekte auf die Messungen des Stadttunnels zugegriffen werden. Sollten Überschreitungen eintreten sind Abstimmungen der jeweiligen Projektwerber vorgesehen.

Es wird daher vorgeschlagen, diese Maßnahme als „empfohlene Maßnahme“ zu übernehmen.

Die Projektwerberin schlägt dazu vor, folgende Präzisierung aufzunehmen:

- Die zeitliche und örtliche Überlagerung bezieht sich bei Vorhaben FL.A.CH auf die Bauphase 1 im Abschnitt TISIS und auf das Vorhaben Stadttunnel Feldkirch auf den Fluchtstollen im Bereich Portal TISIS.

-

1.4 Ökologie einschl. Gewässerökologie

Der Einsatz von nur nach unten abstrahlenden Beleuchtungskörpern und von Beleuchtung mit möglichst geringem UV-Anteil im Licht ist im Sinne des Artenschutzes und zur Vermeidung von Tötung und Störung von Individuen gefährdeter und geschützter Arten (z.B. Fledermäuse) in der Bauphase und in der Betriebsphase umzusetzen.

Stellungnahme der Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin sollte die Maßnahme wie folgt präzisiert werden:

„Der Einsatz von nur nach unten abstrahlenden Beleuchtungskörpern und von Beleuchtung mit möglichst geringem UV-Anteil im Licht ist im Sinne des Artenschutzes und zur Vermeidung von Tötung und Störung von Individuen gefährdeter und geschützter Arten (z.B. Fledermäuse) in der Bauphase und in der Betriebsphase umzusetzen, sofern dies etwaigen Sicherheitsbestimmungen nicht entgegensteht.“

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Reptilienschutz sind über die gesamte Bauzeit umzusetzen, daher sind sie bei einer Bauzeit, die sich über mehr als eines Saison erstreckt, zu wiederholen.

Stellungnahme der Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin sollte die Maßnahme wie folgt präzisiert werden:

„Die vorgesehene Maßnahme zum Reptilienschutz ("Umsiedlung von Reptilienindividuen aus dem Bereich der Doppelspurinsel") sind jedenfalls rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten umzusetzen. Nachdem sich die Bauzeit über mehr als eine Saison erstreckt, ist die Umsiedlungsmaßnahme zu wiederholen, sofern Bereiche innerhalb des Ausbauabschnittes bzw. innerhalb der Aktivitätsperiode der Reptilien über einen längeren Zeitraum baulich nicht beansprucht werden und das Potenzial für eine Besiedelung durch Reptilien aufweisen. Das Erfordernis einer neuerlichen Umsiedlung ist von der ökologischen Bauaufsicht festzulegen.“

Dazu wird auf die ergänzende Stellungnahme des SV im Rahmen des Verhandlungsprotokolls verwiesen.

1.5 Raumordnung (RP) / Sach- und Kulturgüter / Koordination (KO)

Vom Sachverständigen werden folgende zusätzlichen Maßnahmen aus der Sicht der Raumordnung vorgeschlagen:

- *Herstellung jener baulichen Anlagenbereiche /-teile an der Haltestelle Tosters, die für die Anbindung der Radwege erforderlich sind (Steinwurf für Radweganbindung und Radabstellplatz).*

Stellungnahme der Projektwerberin:

Aus Sicht der Projektwerberin ist das Projekt auch ohne Steinsatz als umweltverträglich anzusehen. Dies umso mehr, als ohne Steinsatz die Auswirkungen in der Bauphase, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen, reduziert wären. Für das gegenständliche Projekt ist der Steinsatz nicht zwingend erforderlich.

Der Steinsatz ist Teil eines Radweges und somit ein Fremdprojekt außerhalb des Vorhabens.

Es wird daher vorgeschlagen, diese Maßnahme als „empfohlene Maßnahme“ zu übernehmen.

Vom Sachverständigen werden folgende zusätzlichen Maßnahmen vorgeschlagen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf Sach- und Kulturgüter zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern:

- *Ausreichende und flächenmäßig ausgeweitete Besicherung jener Archäologischen Fundzonen vor Beginn der Projektumsetzung, die sich in den gekennzeichneten Trassenabschnitten befinden.*

Stellungnahme der Projektwerberin:

Es befinden sich keine "Archäologischen Fundzonen" im Bereich des Baufeldes. In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt wurden genaue "Archäologische Maßnahmenzonen" definiert.

Es wird daher angeregt, diese Maßnahme entfallen zu lassen.

- *Sicherung jeglicher Funde vor einer durch den Trassenausbau oder die Begleitmaßnahmen erforderlichen Veränderung der Geländeverhältnisse*

Stellungnahme der Projektwerberin:

Es befinden sich keine "Archäologischen Fundzonen" im Bereich des Baufeldes. In Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt wurden genaue "Archäologische Maßnahmenzonen" definiert. Das Bundesdenkmalamt wird in die Bauarbeiten entsprechend miteinbezogen.

Es wird daher angeregt, die Maßnahme entsprechend zu adaptieren.

Formulierungsvorschlag:

„Es ist sicherzustellen, dass im Zuge von Bauarbeiten allfällige gefundene Objekte bzw. bisher nicht bekannte Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft gesichert werden.“

ad „Beweissicherung und begleitende Kontrollen“

Raumordnung (RP) / Sach- und Kulturgüter / Koordination (KO)

Einrichtung einer denkmalpflegerischen Bauaufsicht an jenen Trassenabschnitten, an denen Archäologische Fundzonen ausgewiesen werden.

Stellungnahmen der Projektwerberin:

Auf den Flächen des Baufeldes befinden sich keine archäologischen Fundzonen. In den in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt definierten archäologischen Maßnahmenzonen ist bereits eine entsprechende archäologische Prospektion bzw. z.T. auch eine Baubegleitung durch Archäologen vorgesehen.

Es wird daher angeregt, diese Maßnahme entfallen zu lassen.

Zur ergänzenden Stellungnahme des SV wird auf die Replik zur Stellungnahme der Stadt Feldkirch verwiesen.

Die ergänzenden Ausführungen zu archäologischen Fundstellen / Bodendenkmälern werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Für die ÖBB–Infrastruktur AG:

Dipl.Ing. Martin Gradnitzer e.h. (Projektleiter)

Mag. Karl Hartleitner e.h. (Projektteamleiter)

Mag. Andreas Netzer e.h. (Verwaltungsrecht)

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche mündlich vorgebrachten Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen worden.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs 3 AVG verzichtet.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Die Verhandlung wird am 08.08.2014 um 13:45 Uhr geschlossen.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

Beginn: 9:00 Uhr

Ende: 13:45 Uhr

Für den Bundesminister:

Der Verhandlungsleiter:

Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Erich Simetzberger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2215

E-Mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-10-10T15:04:21+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	TC6x3+0G0hwL6AszLRLYH9Za6G3sDU5f91h58kvxYWk7XyclmfbY+34POTaywO0RuInzLdfyH7dsH+rhMtdt2TYuKYkcQwTfKpHGwDc2x6oXbrJR/LH03Ab9Ozk+Xavry06VNh56LAo0mnfPq8PbDfNemMmRmwBZajdKU4Hktvc=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	