



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

GZ. BMVIT-220.150/0013-IV/SCH2/2011 DVR:0000175

Schwaz, am 27. September 2011

**ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
Ausbau Unterinntal
bauliche und betriebliche Maßnahmen 2010**

Verhandlungsschrift

über eine öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 27. September 2011 in Schwaz.

Der Verhandlungsleiter als Vertreter der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eröffnet die Verhandlung am 27. September 2011 um 9:00 Uhr im Festsaal der Wirtschaftskammer, 6130 Schwaz, Bahnhofstraße 11, und begrüßt die Teilnehmer an dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Anwesende

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

Mag. Rupert HOLZERBAUER

Verhandlungsleiter

Sachverständige:

Dipl.-Ing. Siegmund FRACCARO

Dr. Gunther HEIßEL

Univ.-Prof. Dr. Walter KOFLER

Dipl.-Ing. Hans KORDINA

Ing. Wilhelm LAMPEL

Dipl.-Ing. Christoph LECHNER

Dipl.-Ing. Dr. Alfred LINTNER

Mag. Andreas MURRER

Tunnelbau

Geologie und Hydrogeologie

Umweltmedizin

UVP-Koordination

Elektrotechnik

Lärm und Erschütterungen

Eisenbahnbautechnik und Betrieb

Limnologie

Dipl.-Ing. Johann VOGLSBERGER
Dipl.-Ing WALLNÖFER
Dr. Andreas WEBER
Dr. Eckart WERTMANN

Siedlungswasserwirtschaft und Grundwasserschutz
Wasserbautechnik
Luft und Klima
Bauchemie

Für die Antragstellerin:

DI Christian Ager, Ing. Michael Fehr, DI Dr. Arnold Fink, DI Martin Gradnitzer, Mag. Julia Hauser, DI Johann Herdina, DI Peter Hofer, Mag. Andreas Netzer, Elisabeth Pakfeifer, Mag. Martin Pellizzari, Nadja Schreiber, DI Bernhard Schrötter, DI Norman Schubert, Elfriede Tratz, Rene Triendl, Ing. Herbert Weitlaner, DI Thomas Zangerl, DI Adrian Egger, DI Martin Gawlik, DI Gerhard Illy, DI Dr. Alfred Kraft, RA Dr. Werner Walch

Sonstige:

Brigitte Euscher, Karsten Euscher, Kriechbaum Bernd (GE Jenbacher GmbH u. Co OG), H. Fritzer, Georg Kellerer, Gisela Kellerer, David Margreiter, Reinhard Schwemberger, Gabi Troger, Horst Wessiak, Kellerer Lydia (BI Stans iV), Mühlegger Helmut (BI Fiecht-Vomp), Dr. Stepfan Bertel (BI Leise Gleise Kundl), Michael Dessl, Klaus Fankhauser, Anton Hoflacher, Michael Huber, Alois Margreiter, Ing. Rudi Puecher, Karl-Josef Schubert, DI Lukas Umgeher (Tiroler Umweltschutz), MMag. Julia Frischhut (Tiroler Umweltschutz), RA Dr. Manfred Bachmann (GE Jenbacher GmbH & Co OG), RA Dr. Eckart Söllner (Gemeinden Breitenbach und Kundl), Mag. Bettina Riedmann, Dipl.-Ing. Andrea Gmaz

Am Beginn der Verhandlung fasst der Verhandlungsleiter einleitend die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der Verhandlung nachstehendes aus:

Das gegenständliche Bauvorhaben betrifft den geplanten Ausbau der bestehenden Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner. Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes sowie des Hochleistungsstreckengesetzes war für das gegenständliche Eisenbahnbauvorhaben die Durchführung eines UVP-Verfahrens erforderlich, das 1999 abgeschlossen wurde. Aus diesem Sinne sind im gegenständlichen UVP-Verfahren die Übergangsbestimmungen besonders zu beachten.

Der Brenner Eisenbahn GmbH wurden zunächst für vorgezogene Maßnahmen eisenbahnrechtliche Genehmigungen erteilt (Bescheide vom 12. Februar, 24. April und 10. August 2001). Die Baugenehmigung für die Hauptbaumaßnahmen wurde mit Bescheid vom 24. April 2002 erteilt. Ergänzende Genehmigungen bzw. Genehmigungen für Änderungen gegenüber der bisherigen Genehmigungen wurden mit Bescheiden vom 25. Mai 2005, 28. Juni 2005, 21. Dezember 2006, 30. Oktober 2008 und 6. März 2009 erteilt. Die beantragten Änderungen für die Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung betreffend Stollenportal Zugangsstollen „Tiergarten“ und betreffend Trafokaverne sind derzeit noch offen, da die Antragstellerin noch versucht, das Einvernehmen mit der Grundeigentümerin herzustellen.

Die Brenner Eisenbahn GmbH hat mit Antrag vom 12. Mai 2009 um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß der §§ 31 ff des Eisenbahngesetzes 1957 unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie um Ergänzung der 1999 abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „Ausbau Unterinntal“ im Bereich Kundl/Radfeld – Baumkirchen angesucht. Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind insgesamt 236 Stellungnahmen eingelangt, die sich im Wesentlichen auf Emissionen bezogen. Mit verfahrensrechtlichem Antrag vom 15. September 2009 teilte die Antragstellerin mit, dass zu den UVP-relevanten Teilen des Antrags Stellungnahmen von Parteien vorlägen, die eine Aufbereitung der UVE-Unterlagen mit entsprechenden Zeitvorläufen erforderten und ersuchte darum, die umweltrelevanten Genehmigungstatbestände (Änderung des Betriebsprogrammes und Errichtung einer Löschwasserversorgungsanlage) erst nach Nachreichung der erforderlichen Unterlagen weiter zu behandeln, jedoch reine eisenbahnrechtlichen Tatbestände (Genehmigung im Sinne der §§ 31 ff in Verbindung mit § 133a Abs. 16 des Eisenbahngesetzes 1957 für Projektergänzungen für die durch die vorliegenden Genehmigungen noch nicht abgedeckten Elemente des Bauvorhabens sowie Projektänderungen) vorweg abschließend zu behandeln und einer gesonderten Entscheidung zuzuführen. Die entsprechend eingeschränkte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde mit Bescheid vom 18. Februar 2010 erteilt.

Alle angeführten erteilten Genehmigungen betrafen ausschließlich solche Änderungen, mit denen entweder Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wurde oder mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein konnten.

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, die Rechtsnachfolgerin der Brenner Eisenbahn GmbH, zog mit Schreiben vom 14. Jänner 2011 die noch nicht genehmigten Teile des Antrags vom 12. Mai 2009 zurück und beantragte gleichzeitig

1. gemäß §§ 31 ff EisebG iVm § 175 EisebG und § 127 Abs. 1 lit. a des Wasserrechtsgesetzes 1959 idGF die Genehmigung von Projektänderungen und Projektergänzungen - für das Vorhaben „Ausbau Unterinntal – Neubaustrecke Radfeld – Baumkirchen“ (von NBS-km 24,205 bis NBS-km 62,470) sowie für die Projektgebietserweiterung „Baumkirchen – Nordportal Inntaltunnel“ (von NBS-km 62,470 = BS_{Umfahrung Innsbruck}-km 0,837 bis BS_{Umfahrung Innsbruck}-km = 2,270) betreffend:
 - a) Errichtung von drei Brunnenstuben für die Löschwasser-Versorgung;
 - b) Zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen infolge Anpassung der lärmtechnischen Unterlagen;
 - c) Ergänzung der erschütterungstechnischen Unterlagen;
 - d) Ergänzung der Eisenbahnsicherungsanlagen um die konventionelle Signalisierung auf der NBS;
 - e) Änderung des Gleisabstandes der Betriebsgebäude Radfeld 1 und Stans;
 - f) Änderung der Tunnelbezeichnungen;der Beurteilung der Einreichung liegt hierbei ein aktualisiertes Betriebsprogramm für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels, eine aktualisierte Vollausslastung ohne

Zeithorizont sowie eine Betriebsgeschwindigkeit in Teilbereichen der NBS bis $V_{\max} = 220$ km/h zugrunde;

2. gemäß § 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, idgF, die Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung, Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens für das obgenannte Vorhaben unter Anschluss der Umweltverträglichkeitserklärung.

Dem Antrag angeschlossen waren neben der Umweltverträglichkeitserklärung, den Entwurfsunterlagen und dem Gutachten nach § 31a EisbG mehrere Erklärungen in rechtlicher und technischer Hinsicht.

Die Antragstellerin hat im Rahmen des Verfahrens nachstehende Eingaben vorgelegt, die dem Genehmigungsverfahren zu Grunde zu legen sind:

- A. Antrag vom 14. Jänner 2011 auf Änderung und Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung 1999 sowie der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 24. April 2002, GZ: 825045/11-II/C/12/02 und Zurückziehung der noch nicht genehmigten Teile des Antrages „bauliche und betriebliche Maßnahmen 2009“ vom 12. Mai 2009 samt Korrekturen und Modifikationen
- B. Übermittlung von Ergänzungsunterlagen zum laufenden Änderungsverfahren vom 1. September 2011

Da der Antrag vor der abschließenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bzw. Inbetriebnahme der im Rahmen einer UVP genehmigten Eisenbahnstrecke eingebracht wurde, und mit den Änderungen grundsätzlich nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können, war im Sinne des § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung zu ergänzen.

Der Antrag wurde gemäß § 44a des allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) durch Edikt vom 18. Februar 2011 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung am 23. Februar 2011, im redaktionellen Teil der Tiroler Tageszeitung am 24. Februar 2011 und im redaktionellen Teil der Tiroler Krone am 25. Februar 2011 kundgemacht. Zusätzlich hat die Behörde um Verlautbarung des Edikts über die Kundmachung des Antrags an den Amtstafeln der betroffenen Gemeinden ersucht sowie das Edikt im Internet bereitgestellt. Im Edikt erfolgten Rechtsbelehrungen. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben bis 11. April 2011 bei der Behörde schriftlich Einwendungen und Stellungnahmen eingebracht werden konnten und Beteiligte ihre Parteistellung verlieren, soweit nicht rechtzeitig Einwendungen erhoben werden.

Bei der Behörde wurden im Rahmen der öffentlichen Auflage nachstehende Stellungnahmen abgegeben:

1. Stellungnahme von Euscher Brigitte, Tobelstraße 1, 88138 Sigmarszell, samt Beilagen;
2. Stellungnahme von Gemeinde Münster, Dorf 90, 6232 Münster;
3. Stellungnahme von Dessl Michael, Weinberg 9, 6250 Kundl;

4. Stellungnahme von Hohenauer Andreas, Georg-Rom-Eeg 39b, 6250 Kundl;
5. Stellungnahme von Prachensky Michael, Panoramaweg 560, 6100 Seefeld;
6. Stellungnahme von Bürgerinitiative "Leise Gleise Kundl", vertreten durch Dr. Stephan Bertel, Hüttstraße 32b, 6250 Kundl, samt Unterschriftenliste;
7. Stellungnahme von Euscher Brigitte, Tobelstraße 1, 88138 Sigmarszell;
8. Stellungnahme von Werther Florian, Kohlstatt 27/3, 6250 Kundl;
9. Stellungnahme von Seebacher Elvira, Kohlstatt 13A/17, 6250 Kundl;
10. Stellungnahme von Winkler Joachim, Hermann-Kuprian-Weg 5, 6464 Tarrenz;
11. Stellungnahme von Claudia Schnitzer, Gerold Siber, Kohlstatt 13/4, 6250 Kundl;
12. Stellungnahme von Sandbichler Kathi, Adolf und Andrea, Austrafße 48, 6250 Kundl;
13. Stellungnahme von Leitner Josef, An der Ache 32, 6250 Kundl;
14. Stellungnahme von Gemeindeamt Volders, Bundesstraße 23, 6111 Volders;
15. Stellungnahme von Bürgerinitiative Fiecht-Vomp, Pax 37, 6130 Fiecht;
16. Stellungnahme von Artmann Margit, Kleinsöll 70, 6252 Breitenbach am Inn;
17. Stellungnahme von Ellinger Vinzenz, Ausserdorf 113, 6252 Breitenbach am Inn;
18. Stellungnahme von Faller Ferdinand, Peisselberg 43, 6252 Breitenbach am Inn;
19. Stellungnahme von Faller Markus, Peisselberg 28, 6252 Breitenbach am Inn;
20. Stellungnahme von Faller Peter, Peisselberg 42, 6252 Breitenbach am Inn;
21. Stellungnahme von Fallunger Johann, Mitterweg 81, 6252 Breitenbach am Inn;
22. Stellungnahme von Friess Stephan und Manuela, Peisselberg 21, 6252 Breitenbach am Inn;
23. Stellungnahme von Gruber Franz, Thal 7, 6252 Breitenbach am Inn;
24. Stellungnahme von Gruber Johann, Thal 5, 6252 Breitenbach am Inn;
25. Stellungnahme von Gschwentner Josef, Berg 36, 6252 Breitenbach am Inn;
26. Stellungnahme von Gschwentner Markus, Berg 36, 6252 Breitenbach am Inn;
27. Stellungnahme von Gschwentner Sonja, Berg 36, 6252 Breitenbach am Inn;
28. Stellungnahme von Gschwentner Ulrike, Berg 55, 6252 Breitenbach am Inn;
29. Stellungnahme von Gschwentner Valentin, Berg 55, 6252 Breitenbach am Inn;
30. Stellungnahme von Haaser Johann, Peisselberg 45, 6252 Breitenbach am Inn;
31. Stellungnahme von Hackl Johann, Dorf 91, 6252 Breitenbach am Inn;
32. Stellungnahme von Hackl Markus, Dorf 92, 6252 Breitenbach am Inn;
33. Stellungnahme von Hetzenauer Christine, Dorf 121, 6252 Breitenbach am Inn;
34. Stellungnahme von Huber Josefine, Kleinsöll 134, 6252 Breitenbach am Inn;
35. Stellungnahme von Mag. Huber Maria, Kleinsöll 132, 6252 Breitenbach am Inn;
36. Stellungnahme von Klein Andreas / Susanne, Kleinsöll 73a, 6252 Breitenbach am Inn;
37. Stellungnahme von Lengauer Stefan, Peisselberg 31, 6252 Breitenbach am Inn;
38. Stellungnahme von Lucke Miriam, Berg 36, 6252 Breitenbach am Inn;
39. Stellungnahme von Margreiter Josef, Vorhof-Peisselberg, 6252 Breitenbach am Inn;
40. Stellungnahme von Moser Andreas, Peisselberg 12, 6252 Breitenbach am Inn;
41. Stellungnahme von Moser Andreas, Peisselberg 12, 6252 Breitenbach am Inn;
42. Stellungnahme von Moser Johann, Peisselberg 15, 6252 Breitenbach am Inn;
43. Stellungnahme von Moser Peter / Monika, Peisselberg 16, 6252 Breitenbach am Inn;
44. Stellungnahme von Moser Thomas, Peisselberg 17, 6252 Breitenbach am Inn;

45. Stellungnahme von Mutschlechner Josef, Peisselberg 19, 6252 Breitenbach am Inn;
46. Stellungnahme von Mutschlechner Maria, Peisselberg 36, 6252 Breitenbach am Inn;
47. Stellungnahme von Mutschlechner Martha, Peisselberg 27, 6252 Breitenbach am Inn;
48. Stellungnahme von Oberhollenzer, Peisselberg 35, 6252 Breitenbach am Inn;
49. Stellungnahme von Ortner Martha-Rita, Glatzham 67, 6252 Breitenbach am Inn;
50. Stellungnahme von Pöll Rosina, Mitterweg 1, 6252 Breitenbach am Inn;
51. Stellungnahme von Rohm Johann, Berg 51, 6252 Breitenbach am Inn;
52. Stellungnahme von Rupprechter Elisabeth, Kleinsöll 74, 6252 Breitenbach am Inn;
53. Stellungnahme von Rupprechter Fuchshuber Rite, Mitterweg 29, 6252 Breitenbach am Inn;
54. Stellungnahme von Rupprechter Karl, Berg 68, 6252 Breitenbach am Inn;
55. Stellungnahme von Rupprechter Natascha, Mitterweg 29, 6252 Breitenbach am Inn;
56. Stellungnahme von Rupprechter Norbert, Mitterweg 30, 6252 Breitenbach am Inn;
57. Stellungnahme von Rupprechter Reinhard, Mitterweg 29, 6252 Breitenbach am Inn;
58. Stellungnahme von Rupprechter Silvana, Mitterweg 30, 6252 Breitenbach am Inn;
59. Stellungnahme von Schwaiger Johann, Ausserdorf 4, 6252 Breitenbach am Inn;
60. Stellungnahme von Schwaiger Johann, Dorf 1, 6252 Breitenbach am Inn;
61. Stellungnahme von Schweinberger Hermann Ing., Kleinsöll 145, 6252 Breitenbach am Inn;
62. Stellungnahme von Steinberger Bettina, Kleinsöll 143, 6252 Breitenbach am Inn;
63. Stellungnahme von Steinberger Johann, Kleinsöll 143, 6252 Breitenbach am Inn;
64. Stellungnahme von Steinberger Liane / Hermann, Mitterweg 56, 6252 Breitenbach am Inn;
65. Stellungnahme von Steinberger Manuela, Mitterweg 62, 6252 Breitenbach am Inn;
66. Stellungnahme von Thaler Hans-Peter, Dorf 60, 6252 Breitenbach am Inn;
67. Stellungnahme von Werlberger Benedikt, Peisselberg 32, 6252 Breitenbach am Inn;
68. Stellungnahme von Ager Balthauser, Hüttstraße 32, 6250 Kundl;
69. Stellungnahme von Astl Kathi, Am Rain 40, 6250 Kundl;
70. Stellungnahme von Astner Andrä, An der Ache 41, 6250 Kundl;
71. Stellungnahme von Ausserer Elisabeth, Kohlstatt 31, 6250 Kundl;
72. Stellungnahme von Ausserer Margit, Kohlstatt 4, 6250 Kundl;
73. Stellungnahme von Ausserer Peter, Kohlstatt 4, 6250 Kundl;
74. Stellungnahme von Ausserer Susanne, Kohlstatt 27, 6250 Kundl;
75. Stellungnahme von Baumann Christine, Kohlstatt 21, 6250 Kundl;
76. Stellungnahme von Binder Hildegard, Kohlstatt 21, 6250 Kundl;
77. Stellungnahme von Binder Johannes, Austraße 28a, 6250 Kundl;
78. Stellungnahme von Bliem Angela, Austraße 44, 6250 Kundl;
79. Stellungnahme von Bliem Johann, Austraße 44, 6250 Kundl;
80. Stellungnahme von Bliem Wolfgang, Schießstandweg 5, 6250 Kundl;
81. Stellungnahme von Bramböck Andreas, Liedfeld 23, 6250 Kundl;
82. Stellungnahme von Bramböck Johanna, Liesfeld 23, 6250 Kundl;
83. Stellungnahme von Bramböck Johannes, Liesfeld 23, 6250 Kundl;
84. Stellungnahme von Bramböck Josef, Liesfeld 23, 6250 Kundl;
85. Stellungnahme von Dallago Anna, An der Ache 41, 6250 Kundl;
86. Stellungnahme von Dallago Anna Maria, An der Ache 41, 6250 Kundl;

87. Stellungnahme von Dangl Thomas, Turbinenweg 15, 6250 Kundl;
88. Stellungnahme von Dessl Michael, Weinberg 9, 6250 Kundl;
89. Stellungnahme von Drexler Eva, Lindenweg 15, 6250 Kundl;
90. Stellungnahme von Drexler Wilhelm, Lindenweg 15, 6250 Kundl;
91. Stellungnahme von Duftner Maria, Schmelzerweg 24, 6250 Kundl;
92. Stellungnahme von Duftner Melchior, Schmelzerweg 24, 6250 Kundl;
93. Stellungnahme von Ehbacher Cornelia, Austraße 54 a, 6250 Kundl;
94. Stellungnahme von Ehbacher Walter, Austraße 54 a, 6250 Kundl;
95. Stellungnahme von Ehrenberger Alfred, Schmelzerweg 25, 6250 Kundl;
96. Stellungnahme von Ehrenberger Christine, Schmelzerweg 25, 6250 Kundl;
97. Stellungnahme von Ehrenberger Marianne, Hüttstraße 48, 6250 Kundl;
98. Stellungnahme von Fuchs Brigitte, Kohlstatt 27, 6250 Kundl;
99. Stellungnahme von Gassner Theresia, Kohlstatt 15, 6250 Kundl;
100. Stellungnahme von Geiger Margit, Sportplatz 15 a, 6250 Kundl;
101. Stellungnahme von Gerl Frank, Kohlstatt 29, 6250 Kundl;
102. Stellungnahme von Gerl Martin, Dr Bachmannstraße 56 a, 6250 Kundl;
103. Stellungnahme von Göbl - Totschnig Astrid, Hüttstraße 32 c, 6250 Kundl;
104. Stellungnahme von Gschwentner Anna, St. Leonhard 4, 6250 Kundl;
105. Stellungnahme von Gschwentner Barbara, St. Leonhard 4, 6250 Kundl;
106. Stellungnahme von Gschwentner Benedikt, St. Leonhard 4, 6250 Kundl;
107. Stellungnahme von Gschwentner Benedikt, St. Leonhard 4, 6250 Kundl;
108. Stellungnahme von Gschwentner Christian, Weinberg 37, 6250 Kundl;
109. Stellungnahme von Gschwentner Helmut, Austraße 54 d, 6250 Kundl;
110. Stellungnahme von Gschwentner Petra, Kohlstatt 27, 6250 Kundl;
111. Stellungnahme von Gschwentner Rosi, Weinberg 37, 6250 Kundl;
112. Stellungnahme von Gschwentner Rudolf, Weinberg 37, 6250 Kundl;
113. Stellungnahme von Gschwentner Youlle, Austraße 54 d, 6250 Kundl;
114. Stellungnahme von Gwercher Renate, Dorfstraße 81, 6250 Kundl;
115. Stellungnahme von Gwercher Stefan, Dorfstraße 81, 6250 Kundl;
116. Stellungnahme von Haas Alexandra, Austraße 58, 6250 Kundl;
117. Stellungnahme von Haas Bruno, Austraße 58, 6250 Kundl;
118. Stellungnahme von Hasser Franz, Austraße 49, 6250 Kundl;
119. Stellungnahme von Hochfelner Stefan, Hans und Monika, Austraße 55, 6250 Kundl;
120. Stellungnahme von Höck Eva, Georg-Rom-Weg 47, 6250 Kundl;
121. Stellungnahme von Höck Getraud, Georg-Rom-Weg 47, 6250 Kundl;
122. Stellungnahme von Höck Konrad, Georg-Rom-Weg 47, 6250 Kundl;
123. Stellungnahme von Höck Rita, Sportplatz 18, 6250 Kundl;
124. Stellungnahme von Hoflacher Anton, Kohlstatt 23, 6250 Kundl;
125. Stellungnahme von Hörhager Josef, Liesfeld 52, 6250 Kundl;
126. Stellungnahme von Jöchel Alexander, Kohlstatt 31, 6250 Kundl;
127. Stellungnahme von Jost Gerald, Austraße 54 c, 6250 Kundl;
128. Stellungnahme von Kaufmann Irma, Sportplatz 16, 6250 Kundl;

129. Stellungnahme von Kern Anton, Kohlstatt 22, 6250 Kundl;
130. Stellungnahme von Kern Richard, Kohlstatt 22, 6250 Kundl;
131. Stellungnahme von Klinger Alexander, An der Ache 40, 6250 Kundl;
132. Stellungnahme von Klinger Armin, An der Ache 40, 6250 Kundl;
133. Stellungnahme von Klinger Daniela, An der Ache 40, 6250 Kundl;
134. Stellungnahme von Klinger Ida, An der Ache 40, 6250 Kundl;
135. Stellungnahme von Klinger Maria, An der Ache 40, 6250 Kundl;
136. Stellungnahme von Klinger Stefan, An der Ache 40, 6250 Kundl;
137. Stellungnahme von Koidl Georg, St. Leonhard 9, 6250 Kundl;
138. Stellungnahme von Koidl Stefan, St. Leonhard 9, 6250 Kundl;
139. Stellungnahme von Kreidl Gerhard, Weitschön 134, 6250 Kundl;
140. Stellungnahme von Kreidl Lydia, Weitschön 134, 6250 Kundl;
141. Stellungnahme von Kurz Markus, Austraße 45, 6250 Kundl;
142. Stellungnahme von Kurz Resi, Austraße 45, 6250 Kundl;
143. Stellungnahme von Lechner Marion, Hüttstraße 53, 6250 Kundl;
144. Stellungnahme von Lechner Rudolf, Hüttstraße 53, 6250 Kundl;
145. Stellungnahme von Leutgab Josef, Dr. Franz Stumpfstr.12, 6250 Kundl;
146. Stellungnahme von Lim Rosa, Austraße 54 b/11, 6250 Kundl;
147. Stellungnahme von Lindner Christian, Kohlstatt 8, 6250 Kundl;
148. Stellungnahme von Linke Anna, Hüttstraße 27, 6250 Kundl;
149. Stellungnahme von Linke Max, Hüttstraße 27, 6250 Kundl;
150. Stellungnahme von Macka Wolfgang und Karin, Kohlstatt 10, 6250 Kundl;
151. Stellungnahme von Mager Johann, Weinberg 44a, 6250 Kundl;
152. Stellungnahme von Margreiter Margit, Kummersbruckerweg 33, 6250 Kundl;
153. Stellungnahme von Margreiter Martin, Kummersbruckerweg 33, 6250 Kundl;
154. Stellungnahme von Margreiter Walter, Kummersbruckerweg 33, 6250 Kundl;
155. Stellungnahme von Marksteiner Hans Peter, An der Ache 38, 6250 Kundl;
156. Stellungnahme von Marksteiner Helga, An der Ache 38, 6250 Kundl;
157. Stellungnahme von Marksteiner Manuel, An der Ache 39, 6250 Kundl;
158. Stellungnahme von Mayer Klaus, Weinberg 44, 6250 Kundl;
159. Stellungnahme von Mietsfeld Horst, Georg-Rom-Weg 22, 6250 Kundl;
160. Stellungnahme von Montibeller Werner, Kohlstatt 29/15, 6250 Kundl;
161. Stellungnahme von Moser Heidi und Familie, Austraße 53, 6250 Kundl;
162. Stellungnahme von Moser Martin, Weinberg 7, 6250 Kundl;
163. Stellungnahme von Moser Reinhard, Austraße 28b, 6250 Kundl;
164. Stellungnahme von Moser Sonja, Austraße 28b, 6250 Kundl;
165. Stellungnahme von Neuhauser Konrad und Friederike, Austraße 49, 6250 Kundl;
166. Stellungnahme von Neuhauser Lisa und Susanne, Austraße 49, 6250 Kundl;
167. Stellungnahme von Neustetter Alberta, Austraße 22, 6250 Kundl;
168. Stellungnahme von Neustetter Bernhard, Austraße 22, 6250 Kundl;
169. Stellungnahme von Neustetter Christian, Austraße 22, 6250 Kundl;
170. Stellungnahme von Neustetter Mirjam, Austraße 22, 6250 Kundl;

171. Stellungnahme von Oberhammer Anna Maria, Ing. Hermann Lindner Straße 33, 6250 Kundl;
172. Stellungnahme von Oberhammer Georg, Ing. Hermann Lindner Straße 33, 6250 Kundl;
173. Stellungnahme von Oberhammer Stefan, Ing. Hermann Lindner Straße 33, 6250 Kundl;
174. Stellungnahme von Pitzl - Handla, Kohlstatt 32, 6250 Kundl;
175. Stellungnahme von Pixner Aloisia, Georg Rom - Weg 39b, 6250 Kundl;
176. Stellungnahme von Pixner Hannelore, Georg Rom - Weg 39b, 6250 Kundl;
177. Stellungnahme von Pulaoro Silvia, Sportplatz 16, 6250 Kundl;
178. Stellungnahme von Pumpfer Gerhard, Kohlstatt 13, 6250 Kundl;
179. Stellungnahme von Rainer Andreas, Austraße 54b, 6250 Kundl;
180. Stellungnahme von Rainer Beate, Austraße 54b/10, 6250 Kundl;
181. Stellungnahme von Rinnergschwentner Adolf, Georg-Rom-Weg 8, 6250 Kundl;
182. Stellungnahme von Rinnergschwentner Helga, Georg-Rom-Weg 8, 6250 Kundl;
183. Stellungnahme von Ing. Rinnergschwentner Roland, Ahornweg 22, 6250 Kundl;
184. Stellungnahme von Sandbichler Kathi und Adolf / Andrea, Austraße 48, 6250 Kundl;
185. Stellungnahme von Sauermoser Erich, Hüttstraße 38, 6250 Kundl;
186. Stellungnahme von Sauermoser Georg, Hüttstraße 43, 6250 Kundl;
187. Stellungnahme von Schar Astrid, Kohlstatt 15, 6250 Kundl;
188. Stellungnahme von Schar Martin, Kohlstatt 15, 6250 Kundl;
189. Stellungnahme von Scheiber Petra / Manfred Bauer, Kohlstatt 27/7, 6250 Kundl;
190. Stellungnahme von Schett Nadine, Austraße 54c/12, 6250 Kundl;
191. Stellungnahme von Schett Siegmund, Austraße 54c, 6250 Kundl;
192. Stellungnahme von Schett Waltraud, Austraße 54c, 6250 Kundl;
193. Stellungnahme von Scheurer Markus, Kohlstatt 29/9, 6250 Kundl;
194. Stellungnahme von Schmid Helmut, Georg-Rom-Weg 9, 6250 Kundl;
195. Stellungnahme von Schretthacker Christian, Kohlstatt 31/17, 6250 Kundl;
196. Stellungnahme von Schwab Mohamed, Kohlstatt 21, 6250 Kundl;
197. Stellungnahme von Seber Günter, Austraße 30, 6250 Kundl;
198. Stellungnahme von Seber Silvia, Austraße 30, 6250 Kundl;
199. Stellungnahme von Seebacher Irene, Sportplatz 16, 6250 Kundl;
200. Stellungnahme von Seebacher Jakob, Peter Hofmanweg 11, 6250 Kundl;
201. Stellungnahme von Seebacher Josef, Sportplatz 16, 6250 Kundl;
202. Stellungnahme von Seebacher Marco Mag., Kohlstatt 27/5, 6250 Kundl;
203. Stellungnahme von Seebacher Margit, Kohlstatt 29, 6250 Kundl;
204. Stellungnahme von Seignani Lotte, Sportplatz 17, 6250 Kundl;
205. Stellungnahme von Steinbacher Christoph, Weitschön 134, 6250 Kundl;
206. Stellungnahme von Steinbacher Elisabeth, Dr. Bachmann Straße 33, 6250 Kundl;
207. Stellungnahme von Steinbacher Josef, Dr. Bachmann Straße 33, 6250 Kundl;
208. Stellungnahme von Steinbacher Sabrina, Weitschön 134, 6250 Kundl;
209. Stellungnahme von Strillinger Franziska, Dr. Stumpf - Straße, 6250 Kundl;
210. Stellungnahme von Strobl Josef, Schmelzerweg 37, 6250 Kundl;
211. Stellungnahme von Strobl Karl, Schmelzerweg 39, 6250 Kundl;
212. Stellungnahme von Strobl Renate, Schmelzerweg 37, 6250 Kundl;

213. Stellungnahme von Stubenvoll Ingrid, Kohlstatt 13a, 6250 Kundl;
214. Stellungnahme von Stubenvoll Stefan, Kohlstatt 13a, 6250 Kundl;
215. Stellungnahme von Steiner Helmut DI Dr., Georg Romweg 7, 6250 Kundl;
216. Stellungnahme von Thaler Christian, Kohlstatt 31/23, 6250 Kundl;
217. Stellungnahme von Thaler Erika, Georg-Rom-Weg 22, 6250 Kundl;
218. Stellungnahme von Thaler Herbert, Kohlstatt 6, 6250 Kundl;
219. Stellungnahme von Thaler Karl, Kohlstatt 17, 6250 Kundl;
220. Stellungnahme von Thalhammer Erika, Austrasse 54D /18, 6250 Kundl;
221. Stellungnahme von Thalhammer Harald, Austraße 54c, 6250 Kundl;
222. Stellungnahme von Thalhammer Jürgen, Austraße D-18, 6250 Kundl;
223. Stellungnahme von Thalhammer Marina, Austraße 54c, 6250 Kundl;
224. Stellungnahme von Totschnig Stefan, Hüttstraße 32c, 6250 Kundl;
225. Stellungnahme von Utz Irene Dr., Hüttstraße 27, 6250 Kundl;
226. Stellungnahme von Utz Thomas, Hüttstraße 27, 6250 Kundl;
227. Stellungnahme von Weber Simone, Austraße 54D, 6250 Kundl;
228. Stellungnahme von Weidlinger Gerlinde, Austraße 58, 6250 Kundl;
229. Stellungnahme von Weidlinger Karl, Austraße 58, 6250 Kundl;
230. Stellungnahme von Weinzierl Angelika, Georg-Rom-Weg 4, 6250 Kundl;
231. Stellungnahme von Weinzierl Markus, Georg-Rom-Weg 4, 6250 Kundl;
232. Stellungnahme von Weinzierl Michael, Georg-Rom-Weg 4, 6250 Kundl;
233. Stellungnahme von Werlberger Johann, Weitschön 135, 6250 Kundl;
234. Stellungnahme von Weyers Sabrina, Georg-Rom-Weg 4, 6250 Kundl;
235. Stellungnahme von Wijnands Hanni, Kohlstatt 13/1, 6250 Kundl;
236. Stellungnahme von Wijnands Pieter, Kohlstatt 13/1, 6250 Kundl;
237. Stellungnahme von Windisch Andreas, St. Leonhard 10, 6250 Kundl;
238. Stellungnahme von Windisch Anna-Maria, St. Leonhard 10, 6250 Kundl;
239. Stellungnahme von Windisch Tanja, St. Leonhard 10, 6250 Kundl;
240. Stellungnahme von Wolf Michaela, Ing. Mag. (FH) Alexander, Am Rain 47, 6250 Kundl;
241. Stellungnahme von Wöll Ernst, Hüttstraße 47, 6250 Kundl;
242. Stellungnahme von Wöll Ernst Sen., Hüttstraße 47, 6250 Kundl;
243. Stellungnahme von Zoller Heidi, Liesfeld 17, 6250 Kundl;
244. Stellungnahme von Zoller Philipp, Liesfeld 17, 6250 Kundl;
245. Stellungnahme von Zoller Wolfgang, Liesfeld 17, 6250 Kundl;
246. Stellungnahme von Gemeinde Stans, Unterdorf 62, 6135 Stans, samt Beilage;
247. Stellungnahme von Bürgerinitiative "Leise Gleise Kundl", Hüttstraße 32b, 6250 Kundl;
248. Stellungnahme von Mair Manfred und Margit, Unterdorf 7, 6135 Stans;
249. Stellungnahme von Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1030 Wien;
250. Stellungnahme von Marktgemeinde Vomp, Dorf 69, 6134 Vomp;
251. Stellungnahme von Kurz Bernhard, St Leonhard 24 sowie Weinberg 14, 6250 Kundl;
252. Stellungnahme von Gemeindeamt Baumkirchen, Dorfstraße 19, 6121 Baumkirchen;

253. Stellungnahme von Prajczner Matthias, vertreten durch Dr. Hannes Paulwerber, Riedstraße 17, 6123 Neu - Terfens;
254. Stellungnahme von Bürgerinitiative Fiecht Vomp, Pax 37, 6134 Fiecht;
255. Stellungnahme von Bürgerinitiative Stans, Schlagthurn 15, 6135 Stans;
256. Stellungnahme von Marktgemeinde Kundl und Gemeinde Breitenbach, beide vertreten durch Dr. Söllner, samt Beilage;
257. Stellungnahme von Planungsverband Schwaz - Jenbach und Umgebung, Franz-Josef-Straße 2, 6130 Schwaz;
258. Stellungnahme von Magreiter David, Weinberg 40, 6250 Kundl;
259. Stellungnahme von GE Jenbacher GmbH & Co OHG, vertreten durch Werlberger Josef, Achseestraße 1 - 3, 6200 Jenbach;
260. Stellungnahme von Werlberger Josef, Peisselberg34, 6252 Breitenbach am Inn.

Eine dieser Stellungnahmen wurde durch ca. 525 Unterschriften unterstützt und zielte auf die Teilnahme am Verfahren als Bürgerinitiative ab. Nach § 19 Abs. 4 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 ist für eine gültige Unterstützung der Name, die Anschrift, das Geburtsdatum und die datierte Unterschrift einer Person beizufügen, die in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde zum Zeitpunkt der Unterstützung für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Die Gemeinde Kundl hat bestätigt, dass diese Voraussetzungen auf mindestens 200 Personen dieser Unterschriften zutreffen.

Nach der öffentlichen Auflage wurden nachstehende inhaltliche Eingaben bei der Behörde eingebracht:

261. Stellungnahme des Landeshauptmannes von Tirol, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck;
262. ergänzende Stellungnahme des Dr. Stephan Bertel für die Bürgerinitiative Leise Gleise Kundl.

Die angeführten Stellungnahmen werden gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Die mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens beauftragten Sachverständigen haben sich bei der Erstellung dieses UVG mit allen rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen fachlich auseinandergesetzt. Der Beurteilung lagen auch die ergänzenden Erklärungen der Antragstellerin zugrunde. Aufgrund dieser Vorgaben wurde von den behördlich bestellten Sachverständigen das UVG Anfang September 2011 fertig gestellt, öffentlich in den Standortgemeinden aufgelegt und überdies im Internet zum Herunterladen bereit gehalten.

Diese öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens wurde mit Edikt vom 6. September 2011 im redaktionellen Teil der Tiroler Tageszeitung am 8. September 2011 und der Tiroler Krone am 9. September 2011 sowie am 8. September 2011 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundge-

macht. Das Edikt wurde überdies an den Amtstafeln der Standortgemeinden und der angrenzenden Gemeinden angeschlagen.

Am 26. September 2011 wurde von 10:00 bis 15:00 Uhr zu diesem Vorhaben eine öffentliche Erörterung durchgeführt. Gemäß § 44c Abs. 3 AGV war über die öffentliche Erörterung eine Niederschrift nicht zu erstellen.

Im Gegensatz dazu ist über die öffentliche mündliche Verhandlung eine Verhandlungsschrift zu erstellen. Die Verhandlungsschrift über die heutige öffentliche mündliche Verhandlung wird bei der Behörde und bei den Standortgemeinden, in denen auch der Bauentwurf und die sonstigen Unterlagen aufliegen, nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zum Herunterladen bereit gehalten.

Zum derzeitigen Stand des Ermittlungsverfahrens ist anzumerken:

Die vorgelegten Entwurfsunterlagen wurden gemäß § 31a EibG von Sachverständigen vor der Einreichung geprüft. Dieses Gutachten kam zum Ergebnis, 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. Dieses Gutachten lag zusammen mit den anderen Einreichunterlagen in den Standortgemeinden auf.

Auch das nunmehr vorliegende, von der Behörde in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsgutachten kam im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter der Voraussetzung, dass die in den Antragsunterlagen bereits enthaltenen sowie die von den Sachverständigen als zusätzlich für erforderlich erachteten („zwingenden“) Maßnahmen bei der Detailplanung des Vorhabens und bei der Betriebsführung entsprechend berücksichtigt werden, zu einem positiven Begutachtungsergebnis.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Parteien sämtliches weiteres Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Im Hinblick auf die öffentliche Erörterung des Vorhabens am 26. September 2011 wird auf eine allgemeine Projektdarstellung durch Vertreter der Antragstellerin verzichtet.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen, insbesondere zur weiteren Verfahrensabwicklung, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:

1. Stellungnahme der Marktgemeinde Brixlegg, vertreten durch Bürgermeister Rudi Puecher

Seitens der Marktgemeinde Brixlegg wird dem Antrag auf Ergänzung der UVP (Änderung des Betriebsprogrammes) zugestimmt, sofern durch die beantragten Änderungen keine zusätzlichen Belastungen in Form von Lärm, Erschütterungen, Staub usw gegenüber dem genehmigten Projekt auftreten.

2. Stellungnahme der Überparteilichen Bürgerinitiative Fiecht-Vomp, vertreten durch Mag. Helmut Mühlegger

Ergänzung zur Stellungnahme „4.254 BI Fiecht Vomp“ BMVIT Abteilung IV/Sch2 Seite 230:
In einem Haus in Fiecht ist eine Überschreitung des Sekundärluftschalls um 2 db vorhanden. Sollte bei diesem Gebäude oder auch bei anderen Gebäuden (die nicht berechnet wurden) wider Erwarteten Schall und Erschütterungen beim Betrieb wahrnehmbar sein, möchten wir wissen, wer der Ansprechpartner seitens der ÖBB Infrastruktur ist und wer Messungen durchführt.

Die vorgelegte Vollmacht wird nach Einsichtnahme retourniert.

3. Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Tirol

Die hiermit abgegebene Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf den Änderungstatbestand wie dieser im Edikt vom 06.09.2011 dargestellt wurde und in dessen schriftliche Unterlagen Einsicht genommen werden konnte. Der in der mündlichen Erörterung am 26.09.2011 angekündigte Änderungsantrag ist nicht Gegenstand dieser Stellungnahme.

Bezüglich des oben genannten ursprünglichen Änderungsantrages der Antragstellerin ÖBB-Infrastruktur AG (Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit der geführten Personenzüge auf max. 220 km/h; Errichtung von drei Brunnenstuben für die Löschwasserversorgung; zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen; zusätzliche Eisenbahnsicherungsanlagen; Änderung der Lage von Betriebsgebäuden und Tunnelbezeichnungen) werden seitens der Tiroler Umweltanwaltschaft keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben, dies unter der Voraussetzung, dass es bei projektgemäßer Ausführung der im oben genannten Antrag enthaltenen Maßnahmen entweder nicht zu einer Überschreitung der relevanten Grenzwerte kommen wird oder wo eine solche Annäherung an die relevanten Grenzwerte oder gar deren Überschreitung zu befürchten ist, zur Aufnahme von den

jeweiligen zwingenden Maßnahmen im Bescheid kommen wird, die eine Unterschreitung dieser Grenzwerte garantieren können.

4. Stellungnahme der GE Jenbacher GmbH & Co OG, vertreten durch RA Dr. Bachmann

Die GE Jenbacher GmbH & Co OHG (nunmehr GE Jenbacher GmbH & Co OG) hat mit der Rechtsvorgängerin der ÖBB-Infrastruktur AG, nämlich der Brenner Eisenbahn GmbH, am 30.04.2007 einen Dienstbarkeitsvertrag über die Einräumung einer Tunneldienstbarkeit abgeschlossen. Wesentlicher Vertragsinhalt des Dienstbarkeitsvertrages sind die im Punkt V. des Vertrages getroffenen Vereinbarungen zum Schutze des Dienstbarkeitsgebers (GE Jenbacher GmbH & Co OG). Diese Vereinbarungen dienen im Wesentlichen der nachhaltigen Sicherstellung eines ungestörten Produktionsablaufes und der Vermeidung von Schadensfällen bei der GE Jenbacher GmbH & Co OG.

Unter Punkt V. 3 Ziff. 1. des Dienstbarkeitsvertrages („Besondere Vereinbarungen hinsichtlich Erschütterungsschutz“) wurde vereinbart, dass ein gemeinsam ausgearbeiteter Grenzwertkatalog beide Vertragsteile, nämlich BEG, nunmehr ÖBB Infrastruktur AG und die GE Jenbacher GmbH & Co OG bindet und zwar dahingehend, dass die im Grenzwertkatalog angeführten Werte (Schwellwerte und Grenzwerte) als höchstzulässige Erschütterungs- und/oder Schwingungswerte gelten und eine Überschreitung nicht zulässig ist.

In Punkt V.6. des Dienstbarkeitsvertrages („Besondere Vereinbarungen für den Betrieb der Neubaustrecke“) wurde vereinbart, dass das Auftreten von schädlichen Interferenz-Schwingungen durch den gleichzeitigen Betrieb der oberirdischen und unterirdischen Bahnstrecke mittels geeigneter Maßnahmen zu verhindern ist und der Betrieb der Neubaustrecke ebenfalls so zu erfolgen hat, dass keine die Maschinen und Maschinenfundamente schädigenden Interferenzschläge auftreten. Weiters wurde noch vereinbart, dass die Immissionsbeschränkung bei künftigen Neu-, Zu- und Umbauten der ausreichende Immissionsschutz auf Seiten des Dienstbarkeitsgebers nach seinen Bedürfnissen und auf seine Kosten vorzusehen.

Im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid vom 24.04.2002, GZ 825.045/11-II/C/12/02 ist eine Vorschreibung von Prof. Schober (Verhandlungsschrift Seite 434) wie folgt angeführt: „Während der Baumaßnahmen und besonders in den ersten Betriebsjahren sind Auswirkungen wie Untergrund und Bauwerksbewegungen sowie Erschütterungen auf angrenzende und auch weiter entfernte Anlagen des Bahnbestandes und von sonstigen Baulichkeiten sowie auf Bauwerke der Neubaustrecke messend zu überwachen“.

Festzuhalten ist, dass der angesprochene Dienstbarkeitsvertrag ca. 5 Jahre nach dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid abgeschlossen worden ist, dieser Genehmigungsbescheid aber bereits klar zum Ausdruck bringt, dass während der ersten Betriebsjahre überwachende Mes-

sungen an sonstigen Baulichkeiten, d.h. im konkreten Fall, bei der Betriebsanlage der GE Jenbacher GmbH & Co OG stattfinden müssen.

Nach Ansicht der GE Jenbacher GmbH & Co OG ist die Durchführung lediglich einer Abnahmemessung nach Betriebsaufnahme seitens der ÖBB im Jahre 2012/2013 nicht ausreichend, um den Verpflichtungen aus dem abgeschlossenen Dienstbarkeitsvertrag nachzukommen bzw. um beiden Vertragspartner ein objektives Beurteilungskriterium an die Hand zu geben, ob der vertraglich vereinbarte Grenzwertkatalog auch längerfristig eingehalten worden ist. Die seitens der ÖBB zugesagte Abnahmemessung dient der Verifizierung, ob die vertraglich vereinbarten maximalen Immissionswerte hinsichtlich Schwingungen und Erschütterungen bei einem bestimmten Betriebszustand/bei bestimmten Betriebszuständen auch eingehalten werden können.

Aufgrund dieser einmaligen Abnahmemessung ist allenfalls wiederum nur eine Prognoseberechnung für bestimmte Betriebszustände möglich. Da jedoch der abgeschlossene Dienstbarkeitsvertrag völlig unabhängig von bestimmten Betriebszuständen der ÖBB - die auch von Zeit zu Zeit geändert werden können, einzuhalten ist - ist eine Dauermessung (ein Dauermonitoring) erforderlich, um die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Grenzwerte nachhaltig und längerfristig zu überprüfen.

Der ÖBB ist bekannt, dass sich im Bereich des Tunnels erschütterungs- und schwingungsempfindliche Produktionsmaschinen (Bearbeitungszentren) befinden und es sich bei den Hallen 3 und 4 um äußerst kritische Produktionsbereiche handelt. Ein Produktionsausfall in diesen Hallen wäre mit schwerwiegenden wirtschaftlichen Konsequenzen für die GE Jenbacher GmbH & Co OG verbunden. Die in diesen Hallen gefertigten Schlüsselteile (z.B. Kurbelwellen) können kurz- und mittelfristig nicht von anderen Lieferanten produziert und geliefert werden, sodass im Extremfall bei Ausfall von bestimmten Produktionsmaschinen ein Lieferstopp/Lieferausfall an Kunden die Folgen wäre. Wirtschaftlich ist ein Schadensszenario bei einem nachhaltigen Lieferausfall von mehreren hundert Millionen EURO durchaus möglich.

Zur Hintanhaltung der vorskizzierten Schadensszenarien ist deshalb die Installierung einer Dauerüberwachung unumgänglich. Nur aufgrund der Resultate des Dauermonitoring kann im Schadensfall auch eine Zuordnung der rechtlichen Verantwortlichkeit für den worst case (Produktionsausfall, Produktion von schadhaften Teilen) durchgeführt werden.

Das zu installierende Dauermonitoring müsste nach Ansicht der GE Jenbacher unterschiedliche Verhaltensregeln bei Überschreitung der Schwellenwerte und Grenzwerte beinhalten. Die technische Ausgestaltung des zu installierenden Dauermonitorings liegt im Verantwortungsbereich der ÖBB, wobei jedoch festzuhalten ist, dass das Dauermonitoring mit möglichst geringen Eingriffen in den Produktionsprozess der GE Jenbacher zu erfolgen hat. Das zu installierende Dauermonitoring ist letztlich auch im Sinne der ÖBB. Sollte ein Produktionsausfall bei der GE Jenbacher GmbH & Co OG ohne Überschreitung der vereinbarten Grenzwerte erfolgen, könnte gegebenenfalls eine Haf-

tung der ÖBB für solche Schäden von vornherein ausgeschlossen werden und erübrigen sich kostspielige Beweisverfahren zur Frage der Schadensverursachung.

Antrag der GE Jenbacher GmbH & Co OG:

Die GE Jenbacher GmbH und Co & OG beantragt nunmehr, dass der ÖBB bescheidmäßig aufgetragen wird, ein Dauermonitoring/eine Dauerüberwachung der im Grenzwertkatalog zwischen der GE Jenbacher GmbH & Co OG und der BEG (nunmehr ÖBB Infrastruktur AG) vereinbarten Schwellen- und Grenzwerte nach Betriebsaufnahme und nach der noch zu erfolgenden Abnahmemessung auf vorerst unbestimmte Zeit durchzuführen. Bei einer festgestellten Schwellenwertüberschreitung müsste eine Information an die GE Jenbacher GmbH & Co OG ergehen, in der gleichzeitig entsprechende Maßnahmen zur Senkung der Erschütterungsemissionen unter die Schwellenwertgrenze und deren Umsetzungszeitraum angeführt sind. Bei einer festgestellten Grenzwertüberschreitung müssten seitens der ÖBB unverzüglich Maßnahmen gesetzt werden, die die Erschütterungsemissionen unter die vereinbarten Grenzwerte senken, bzw. ehest entsprechende Informationen über die Tatsache an sich und die seitens der ÖBB getroffenen Maßnahmen, die sicherstellen, dass keine weiteren Grenzwertüberschreitungen mehr verursacht werden, an die GE Jenbacher GmbH & Co OG ergehen.

Der vorgelegte Dienstbarkeitsvertrag wird der Verhandlungsschrift beigegeben.

5. Stellungnahme der Bürgerinitiative Stans, vertreten durch Kellerer Lydia

Ergänzend zur Stellungnahme vom 7. April 2011 bringe ich als Vertreterin von Frau Inge Klumaier folgendes weitere vor:

Nach ca. 1 1/2 Monat Betrieb auf der verlegten Westbahnstrecke mussten wir feststellen, dass der Lärm erheblich höher ist als wir uns dies vorgestellt haben.

Verlegte Westbahnstrecke Ost- und Westportal:

Tunnelportal Anfang und Ende haben keine den Lärm reduzierenden Maßnahmen, wie dies zB bei der Wanne in Stans ausgeführt wurde. Hier befindet sich nur der nackte Beton. Daher kommt es hier zu einer enormen Lärmbelästigung.

Eine weitere Lärmquelle in diesem Bereich ist die neue Autobahnlärmschutzwand. Meine Frage dazu: Ist diese der verlegten Westbahnstrecke zugewandten Seite nicht oder zu wenig lärmabsorbierend ausgeführt?

Objekt verlegte Westbahnstrecke Querung Stanserbach Objekt Mair Manfred

Bei diesem Objekt wird bereits jetzt ein unangenehmes Dröhnen und Grollen wahrgenommen. In diesen sensiblen Bereichen wäre bereits jetzt eine Nachbesserung notwendig. Im Besonderen eine Verlängerung der Lärmschutzwand vom Ostportal, sprich Haltestelle Stans Richtung Osten.

Auch im Bereich Schlagthurn ist in der Nacht keine Verbesserung des Bahnlärms festzustellen. ZB hat Frau Klumaier gesagt, um ca. 1.10 Uhr nachts sei es extrem laut.

Aufgrund dieser Feststellungen lehnen wir strikt eine Geschwindigkeitserhöhung von 200 km/h auf künftige 220 km/h ab.

Die vorgelegte Vollmacht wird nach Einsichtnahme retourniert.

6. Stellungnahme der Gemeinde Vomp, vertreten durch Karl-Josef Schubert

Die Marktgemeinde Vomp hat zum Erstverfahren mit Schreiben vom 8.4.2011 nachstehende Stellungnahme abgegeben, die nach wie vor aufrecht ist.

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat beim BMVIT um Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Änderung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das Eisenbahnbauvorhaben "Ausbau Unterinntal" im Bereich Kund/Radfeld - Baumkirchen, das 1999 einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wurde, angesucht.

Es ist beabsichtigt, das Betriebsprogramm dahingehend abzuändern, dass insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf 220 km/h vorgesehen ist, sowie die Errichtung von drei Brunnenstuben für die Löschwasserversorgung, zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen, zusätzliche Eisenbahnsicherungsanlagen, Änderung der Lage von Betriebsgebäuden und Tunnelbezeichnungen.

Die Marktgemeinde Vomp fordert, dass von Seiten der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft alles technisch Mögliche unternommen und damit sichergestellt wird, dass bei einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 220 km/h keine zusätzlichen Belastungen der Anrainer entlang der Tunneltrasse durch Schallübertragungen aller Art (in Vomp bzw. Fiecht insbesondere durch Körperschall) entstehen.

Im Bereich des Vomper Ortsteils Fiecht ist der Einbau eines Erschütterungs- bzw. Körperschallschutzes (Masse-Feder-System) geplant. Die Einbauarbeiten für dieses System sind gegenwärtig im Gange. Die Marktgemeinde Vomp fordert, dass im laufenden Genehmigungsverfahren diese Schutzmaßnahmen einer neuerlichen Prüfung unterzogen werden und die vorgesehenen technischen Maßnahmen entsprechend evaluiert bzw. adaptiert werden. Die Vibrations- und Schall-

schutzmaßnahmen müssen weiterhin so ausgelegt sein, dass auch bei einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit die Lärmentwicklung (Körperschall) 25 dB(A) niemals übersteigt.

Nachdem erfahrungsgemäß durch Windverfrachtungen Schallimmissionen auch aus dem Bereich der offen geführten Bahnstrecke (zwischen Jenbach und Stans) zu erwarten sind, und nachdem die gültigen Lärmgrenzwerte schon jetzt durch die ÖBB laufend überschritten werden, fordert die Marktgemeinde Vomp die Erstellung eines entsprechenden Lärmgutachtens, das die Prüfung des künftigen (veränderten) Schallpegels entlang der gesamten Bahnstrecke und die möglichen Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung beinhaltet.

Abschließend stellt die Marktgemeinde Vomp insgesamt fest, dass den geplanten Maßnahmen jedenfalls nur dann zugestimmt wird, wenn im laufenden Verfahren mit absoluter Sicherheit durch unabhängige Sachverständige bewiesen werden kann, dass sich für die in Vomp ansässige Bevölkerung keinerlei zusätzliche nachteilige Veränderungen ergeben.

Zum im Betreff zitierten Edikt gibt die Marktgemeinde Vomp nachfolgende Stellungnahme ab:

In der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 5.9.2011 ist auf den Seiten 69 und 70 angeführt:

Abschnitt H (Stans West - Vomp; km 47.0 - 52.0)

... Die Beurteilung an Hand der projektbezogenen Richtwerte zeigt eine einzige Überschreitung bei Gebäude Nr. 3

Wie bereits in der Stellungnahme vom 8.4.2011 festgestellt, stimmt die Marktgemeinde Vomp der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit nur dann zu, wenn sichergestellt ist, dass 25 dB(A) niemals überschritten werden.

Da im Umweltverträglichkeitsgutachten vom 5.9.2011 ausdrücklich festgestellt wird, dass eine Überschreitung des projektbezogenen Richtwertes für den sekundären Luftschall um 2 dB beim Gebäude Nr. 3 in Fiecht erfolgt, lehnt die Marktgemeinde Vomp eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf 220 km/h entschieden ab.

Die Marktgemeinde Vomp fordert, dass im Falle einer Genehmigung der Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit der betroffene Eigentümer des Gebäudes Nr. 3 eine entsprechende Entschädigung zugesprochen erhält.

7. Stellungnahme der Gemeinde Volders, vertreten durch Dipl.-Ing. Wessiak

Die Gemeinde Volders nimmt positiv zur Kenntnis, daß von der Antragstellerin das Projektgebiet im Westen bis zum Nordportal des Inntaltunnels ausgeweitet wurde, daß sie dabei der Forderung der Gemeinde Volders vom 24.7.2009 nachgekommen ist, in dem dort jetzt längs der Umfahungsstrecke in Hinblick auf das Betriebsprogramm 2025 (ohne Brenner Basistunnel) auf der Südseite zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen wurden.

Die Gemeinde Volders nimmt weiters positiv zur Kenntnis, daß gegenüber der UVE 1999 und dem Betriebsprogramm 2010 sich der längenbezogene Schalleistungspegel in der Nacht auf der Bestandsstrecke östlich von Baumkirchen um rd. 1,7 dB (von 90,1 auf 88,4 dB) verringert hat. Dem steht im Bereich der Projektgebietserweiterung westlich von Baumkirchen beim aktuellen Betriebsprogramm 2025, auf der Bestandsstrecke eine deutliche Erhöhung des längenbezogenen Schalleistungspegels in der Nacht um rd. 6,1 dB (von 90,1 auf 96,2 dB) und auf der Neubaustrecke (Umfahungsstrecke) eine Verringerung um rd. 2,1 dB (von 97,5 auf 95,4 dB) gegenüber. Die Gemeinde Volders nimmt die Umsetzung der Maßnahme 1 in Kapitel 5.1.1 des UVG positiv zur Kenntnis, wodurch auf der Neubaustrecke (Umfahungsstrecke) bei Erreichen des längenbezogenen Schalleistungspegels abzüglich 1 dB eine Emissionsberechnung auf Basis des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms durchgeführt und diese mit den Emissionsangaben der UVE verglichen wird.

Die Gemeinde Volders nimmt positiv zur Kenntnis, daß vom Gutachter für Umweltmedizin mehrfach im UVG ihre Ansicht bezüglich der Gesamtlärmbelastung bestätigt wird, wie z.B. auf Seite 110:

„Die Gesamtlärmbelastung.....ist geprägt durch eine Akkumulation von Lärmwirkungen, verursacht vor allem von den Verkehrsträgern Autobahn, Bundesstraße, Eisenbahnbestandsstrecke und –Neubaustrecke. Die Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung ist somit vor allem im Ermessen eines gesunden, normalempfindlichen Menschen eine nachvollziehbare und sinnvolle Forderung, ist es doch die Gesamtlärmbelastung, die für die gesundheitsrelevanten, negativen Wirkungen von Lärmimmissionen verantwortlich ist.“

In der Beurteilung ihrer Stellungnahme führt das UVG auf Seite 150 aus, daß nach Errichtung der jetzt neu vorgesehenen o.a. Lärmschutzwände längs der Umfahungsstrecke, „...nunmehr als dominierende Schallquelle sowohl für den Tages- als auch den Nachtzeitraum die Immissionen des Straßenverkehrs, im Besonderen der A12 prägend wird.“

und weiter

„Die Einreichunterlagen und der Lückenschluss erlauben nun auch eine bessere Lärmzuordnung zu den einzelnen Verkehrsträgern für die Gemeinde Volders und sollten wesentliche Grundlagen für notwendige Lärmsanierungsmaßnahmen besonders in Zusammenarbeit mit dem Autobahnbetreiber darstellen. Dies umso mehr als der UVP-Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz klarstellt, dass die Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr und hier insbesondere ausgehend von der A12 prägend sind.“

Die Gemeinde Volders bedauert daher, daß es im Änderungsverfahren nicht möglich war, über die

bahnseitigen Modifizierungen hinaus auch diesen Aspekt und den dringend gebotenen Lückenschluß beim Autobahnlärmenschutz im Bereiche der Volderer Karlskirche abzuhandeln.

Die Gemeinde Volders nimmt positiv zur Kenntnis, daß der Gutachter für Umweltmedizin in Kapitel 5.2.1 ihre Forderung zur Umsetzung der Entschließung des Tiroler Landtags vom 17.3.2011 als Maßnahme 2 übernommen hat und unterstreicht seine Ausführungen und Argumentation, zumal nur auf diese Weise Rücksicht auf diejenigen Bewohner genommen werden kann, die an den Hanglagen der Ortsteile Groß- und Kleinvolderberg der Gemeinde Volders vom dort als besonders störend empfundenen Eisenbahnlärm betroffen sind, der mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht beherrscht werden kann:

„Dieser Beschluss der gewählten Tiroler Volksvertreter ist von der Projektwerberin zu berücksichtigen. Sinn und Zweck für den Bau und die Finanzierung der neuen Trasse durch den Steuerzahler ist aus Tiroler Sicht vorrangig die Entlastung der Bevölkerung. Dieser Umstand darf nicht ins Hintertreffen geraten und somit ist sicherzustellen, dass besonders in der Nacht möglichst keine „lauten Güterzüge“ auf der Bestandsstrecke fahren.“

Die Gemeinde Volders erhebt dies als Forderung.

Die vorgelegte Vollmacht wird nach Einsichtnahme retourniert.

8. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Leise Gleise Kundl“, vertreten durch Dr. Stephan Bertel

1) Die ursprünglich eingereichte Lärmkarte halte ich für mangelhaft: Die Kalibrierpunkte wurden hinter einer 4 m hohen Lärmschutzwand und hinter dem Bahnhofsgebäude aufgestellt, und die Isophonen offensichtlich linear verbunden, ohne die Lücke in der Lärmschutzwand in der Mitte zu berücksichtigen. Die Gesamtbetroffenheit der Bürger ist in diesem Bereich höher als dargestellt, auch die ursprüngliche Liste der betroffenen Gebäude dürfte unvollständig sein. Dass das Lärmmodell in diesem Bereich nicht stimmen dürfte, bestätigen auch unsere eigenen Messungen, die eine um 9 dB höhere Belastung aufweisen – und das ist eine sehr hohe Differenz. Immerhin haben wir 31 Meßpunkte – und denen vertraue ich mehr als einer Rechnung. Der zweiten, neu eingereichten Lärmkarte können wir in dieser Hinsicht vertrauen, da die Lücke der Lärmschutzwand im Bereich des Bahnhofs geschlossen ist. Daraus ergibt sich für die Bürgerinitiative die Konsequenz, die Errichtung einer 5 m hohen Lärmschutzwand im Bahnhofsbereich als zwingende Maßnahme vorzusehen.

Die Errichtung dieser Lärmschutzwand ist allein schon aufgrund der Feinstaubthematik erforderlich: Ich zitiere nochmals das Gutachten S. 221: *„Durch den fehlenden Effekt der kanalierenden Lärmschutzwand wird der Bereich Bahnhof Kundl und ca. 250 – 300 m ostwärts in Hinblick auf die Einhaltung des Immissionszusatzbeitrages von $0,4 \mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ als kritisch bewertet; zudem ist aus der Windrichtungsverteilung aus Radfeld (siehe oben) nicht auszuschließen, dass durch den*

Erweiterungsantrag für diesen Bereich relevante Immissionen auftreten, wenn der kanalisierende Effekt einer (Lärm)Schutzwand nicht gegeben ist.“

2) Wir bemängeln weiterhin den Umstand, dass die Auswirkungen des Projekts auf Kleinsöll nicht untersucht worden sind. Aus der Lärmkarte und Lärmdifferenzkarte lässt sich ableiten, dass dieser Ortsteil von der gegenständlichen Änderung betroffen ist.

3) Meine Frage, weshalb für die überirdische Weiterführung der Bahnstrecke bis jetzt kein UVP-Verfahren oder eine Ergänzung zum UVP-Verfahren eingeleitet worden ist, sehe ich auch nach der gestrigen mündlichen Erörterung als unbeantwortet.

Ich zitiere dazu nochmals für das Protokoll den „Technischen Bericht Erschütterungen und Körperschall Betriebszustand“ vom 17.12.2010 (S10)“. Hier geht deutlich hervor, dass die überirdische Weiterführung der Strecke eine gravierende Änderung des genehmigten Projekts darstellt: Kundl 22,25 – 24,3 km: *„Dieser Abschnitt wurde nur im Bericht des UVE-Projekts untersucht aber nicht mehr im entsprechenden EB-Einreichprojekt. Diese Änderung geschah aufgrund der Rückstellung der unterirdischen Weiterführung der NBS bei Kundl Richtung Angerberg. Die Ergebnisse der UVE können deshalb nicht zum Vergleich herangezogen werden, da jene Prognoseberechnungen aufgrund der unterschiedlichen Anlagenkonfiguration (ursprünglich NBS im Tunnel, heute 3 gleisig oberirdisch) auf heute nicht mehr gültige Grundlagen basieren.“*

4) Den Ansatz, die Lärmemission des Schienenverkehrs regelmäßig zu überprüfen und dafür Grenzwerte zu definieren halten wir für gut. Ebenso halten wir es für richtig, dass diese Maßnahmen als zwingende Maßnahmen im Gutachten (S. 258) definiert sind.

Folgende Fragen sind unserer Meinung nach noch zu klären:

-) Was sind die geplanten Grenzwerte des längenbezogenen Schalleistungspegels für den Bahnhof Kundl? 98,7

-) Wie können die Bürger feststellen, welche Emissionen tatsächlich bestehen?

-) Wer kontrolliert die Rechnungen, wer führt im Falle einer Überschreitung die Emissionsmessungen durch? Bei einem Sachverständigen, den die ÖBB mit dieser Kontrollfunktion betrauen und dafür bezahlen, sehen wir Befangenheit. Die Kontrollfunktion hätten wir lieber bei der Behörde.

-) Wie lange dauert es bei diesem Prozedere bis ein Betriebsprogramm, das zu hohe Emissionen verursacht, auf einen akzeptablen Emissionspegel angepasst wird?

Wir meinen damit, dass man die Reaktionszeit im Interesse der Gesundheit der Bevölkerung minimiert werden muss.

5) Ebenso halten wir den Ansatz sinnvoll, die Emissionen hinsichtlich Erschütterungen anhand des Betriebsprogrammes regelmäßig zu überprüfen. Es ist richtig, dass diese Maßnahme als zwingende Maßnahme definiert ist.

Wir ersuchen Sie als Behörde, die einzuhaltenden Grenzwerte nochmals genau zu definieren und uns die aktuellen Werte im Bahnhofsbereich Kundl zu erläutern.

Weiters sind unserer Meinung auch hier folgende Punkte zu klären:

a) Wie können die Bürger feststellen, welches Betriebsprogramm tatsächlich gefahren wird und welche Emissionen freigesetzt werden?

b) Wer führt die Kontrolle durch und wie kommt der Bürger zu den Ergebnissen?

Bei einem Sachverständigen, den die ÖBB mit dieser Kontrollfunktion betraut und dafür bezahlt, sehen wir die Gefahr der Befangenheit. Die Kontrollfunktion hätten wir lieber bei der Behörde.

6) Im folgenden möchte ich zwei Stellen des Gutachtens zitieren, die das Dilemma der aktuellen ergänzenden Umweltverträglichkeitsprüfung gut zum Ausdruck bringen. Dieses Dilemma ist uns ganz offensichtlich allen bewusst:

S.117) Aus rein gesundheitlicher Sicht ist die Ausgangssituation, sowie die mit dem Bescheid von 2002 genehmigte, ebenso wie die nunmehr vorliegende Antragslage Kundl und Breitenbach betreffend unbefriedigend. Dies resultiert aus der Rechtslage, weil Eisenbahnlärm im anhängigen Verfahren nur insofern begrenztbar ist, als er durch den Verfahrensgegenstand ... bedingt ist. Die Neubaustrecke bzw. die veränderte Bestandsstrecke beginnt aber in ihrer östlichen Abgrenzung erst mit der Weiche 550. Daher ist es in diesem Verfahren nicht möglich, Maßnahmen gegen die Auswirkungen des verstärkt auftretenden Eisenbahnverkehrs der Zulaufstrecke östlich davon durchzusetzen.

Eine aus gesundheitlicher Sicht befriedigende Lösung kann wohl speziell für die Gemeinden Kundl und Breitenbach erst nach Beendigung des „Provisoriums“ erwartet werden.

S. 96) Der vom Projektgebiet zu unterscheidende Untersuchungsraum bleibt für die Abschätzung der Lärmwirkungen...mit seiner östlichen Begrenzung durch die Kundler Ache derselbe wie 1999. ... Es gilt an dieser Stelle festzuhalten, dass Lärmwirkungen, die durch die Heranführung der Züge auf der Bestandsstrecke bis zur Weiche 550 in Kundl verursacht werden, im gegenständlichen Verfahren nicht betrachtet werden dürfen, da sie rechtlich nicht Verhandlungsgegenstand sind. Aus medizinischer Sicht ist dies allerdings sehr zu bedauern.

Ob die vom Projekt verursachten erhöhten Verkehrsströme insgesamt für diese Zulaufstrecke und die damit verbundenen Belastungen durch Lärmeinwirkungen und Erschütterungen eines gesondertes (UVP-)Verfahrens bedürfen, ist von Juristen zu entscheiden.

Herr Univ. Prof. Kofler, ich hätte eine Frage an Sie - keine juristische - sondern eine medizinische. Sie waren 1999/2000 bei der UVP-Verhandlung als Umweltmediziner involviert.

Wenn Sie sich zurückerinnern: Hätten Sie dem Projekt eine Umweltverträglichkeit bescheinigt, wenn die Strecke dreigleisig überirdisch durch Kundl verlaufen wäre?

7) Warum wird die Bahntrasse entgegen dem Einreichobjekt 1999 nicht unterirdisch sondern überirdisch geführt?

Warum findet zu diesem Thema keine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung statt? Diese Fragen konnten mir in der mündlichen Erörterung nicht ausreichend beantwortet werden. §24g UVP-G deckt diese gravierende Änderung nicht ab!

Dass diese Frage nicht „Verhandlungsgegenstand“ ist, mag einem Verwaltungsjuristen logisch erscheinen, der dem Lärm ausgesetzte Bürger versteht das nicht!

Spätestens bei der Abnahme der UVP aus dem Jahr 1999/2000 werden Sie diese Frage beantworten müssen!

9. Stellungnahme der Gemeinde Stans, vertreten durch Bürgermeister Michael Huber

Ausdrücklich weist die Gemeinde Stans noch einmal auf den Rahmenvertrag vom 13. April 2001 hin, den die Gde Stans mit der damaligen BEG (nunmehr ÖBB Infrastruktur AG) abgeschlossen hat. Die Gemeinde Stans begehrt ausdrücklich die Einhaltung dieses Vertrages sowie die Aufnahme in das ergänzende UVP-Verfahren bzw. eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren betreffend den baulichen und betrieblichen Maßnahmen 2010. Durch die Inbetriebnahme der Neubau-
strecke ist die Lärmbelastung für Teile der Bevölkerung fühlbar lauter geworden und diesbezüglich sind bereits mehrfach Beschwerden beim Gemeindeamt Stans eingelangt. Das Versprechen, dass durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke die Lärmbelastung geringer wird, wurde bis dato nicht eingehalten.

Weiters verlangt die Gemeinde Stans ausdrücklich zusätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen bei den Tunnelportalen ost- und westseitig (beidseitig). Die im Vertrag festgelegten Grenzwerte sind einzuhalten – keinesfalls werden Erhöhungen seitens der Gemeinde akzeptiert.

Die mit 07. April 2011 an das BMVIT abgegebene Stellungnahme bleibt vollinhaltlich aufrecht und wird Gegenstand dieser Einwendung.

Hinweise zum Haus Manfred MAIER:

- Sekundärer Luftschallpegel: It. vorliegendem ergänzenden Gutachten stellt der Sachverständige fest, dass der sekundäre Luftschall beim Haus Maier nicht eingehalten wird. Aus diesem Grund fordert die Gemeinde Stans für Herrn Manfred Maier eine aktive Lärmschutzmaßnahme bzw. für den Fall, dass dies technisch nicht umsetzbar ist eine Ablöse des Hauses zum verkehrsüblichen Preis (heutiger Schätzwert um Herrn Maier eine neu- und gleichwertige Existenz für zwei Familien aufzubauen).

10. Stellungnahme der Gemeinde Baumkirchen, vertreten durch Bürgermeister Josef Schindl

Die Gemeinde Baumkirchen nimmt laut Schreiben vom 23.2.2011 (Edikt vom 18.2.2011) innerhalb offener Frist zur UVP hinsichtlich der geplanten betrieblichen und baulichen Maßnahmen der ÖBB Infrastruktur AG, ins besonders hinsichtlich Lärmbelastung Stellung.

Die Gemeinde Baumkirchen hält alle, bereits mit Schreiben vom 14.10.2009, übermittelten Einwände vollinhaltlich aufrecht. Es ergeben sich folgende Probleme:

Aus Sicht der Gemeinde Baumkirchen ist es unumgänglich, dass die geltenden Vorschriften bezüglich Lärmbelastung für die Bevölkerung strikt eingehalten werden und daher zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden müssen.

Sollten nach Inbetriebnahme und Kontrollmessung die vorgeschriebenen Werte eingehalten werden hält die Gemeinde Baumkirchen, bezugnehmend auf die Besprechung mit LR Tilg und Vertretern der ÖBB (Herdina, Keinprecht) und ATR (Lechner) vom 7.7.2011, die Forderung auf Errichtung weiterer Lärmschutzmaßnahmen, auch mit Beteiligung der Gemeinde Baumkirchen, aufrecht.

11. Stellungnahme der Mag. Brigitte Euscher

1. Im Edikt vom 06.09.2011 wird auf § 24e des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 verwiesen. Demnach ist das Umweltverträglichkeitsgutachten mindestens vier Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

3. Seit der Veröffentlichung des Ediktes sind erst gute zwei Wochen vergangen. Damit wird das Gesetz nicht eingehalten.

5. Anmerkung: Seit der Frist für die Einreichung der Stellungnahmen der Bürger am 11.04.2011 ist ein halbes Jahr vergangen. So lange wurde offensichtlich gebraucht, um ein Gutachten zu erstellen. Die Bürger dagegen sollen die darin getroffenen, teilweise hochkomplexen Aussagen innerhalb von zwei Wochen prüfen, bzw. prüfen lassen. Dieses ist nahezu unmöglich.

7. Im UVG S. 127 (S. 139 / 280 pdf) wird angeführt „In der derzeitigen Situation beträgt der Beurteilungspegel der Ist-Situation 54 dB, bei der Prognose 2025: 55 dB. Grundsätzlich fällt damit das angesprochene Objekt unter die Anspruchsberechtigung auf die objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen.“

9. Wie wird unser Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz festgeschrieben und sichergestellt, dass dieser Lärmschutz auch eingebaut wird? Wird die Einlage 13.1.1.3 des technischen Berichtes Lärm S. 62/79 entsprechend abgeändert?

11. Es muss auch festgehalten werden, dass für die ebenfalls notwendige technische Belüftung (Schallschutzlüftung) gesorgt wird?

14. Die UVE S. 9/9 führt auf: „Die aktualisierten Prognoseberechnungen zeigen in ihrer Beurteilung gegenüber dem bewilligten Projekt keine markanten Abweichungen und die Prognosegenauigkeit konnte bei vielen der Referenzobjekte verbessert werden. Die allgemeinen Projektänderungen haben demnach keinen wesentlichen Einfluss auf die Erschütterungsproblematik.“

16. Wir sind in unserer Stellungnahme dieser Aussage entgegengetreten. Im UVG wird unsere Darstellung auf S. 131 (S. 143/280 pdf) bestätigt: „Diese Aussage ist insofern richtig, als dass es sich hier um eine Verschlechterung zur derzeitigen Genehmigungssituation mit Prognose 2010 handelt.“

18. Das bedeutet, dass die in der UVE getroffene und in Bezug auf die Erschütterungs-
immissionen zentrale Aussage nicht stimmt.

20. Welche Konsequenzen werden daraus gezogen? Wird die UVE entsprechend abgeändert?

22. UVG S. 131 (S141 / 280 pdf) „Unter Grenzwert wird das höchste Immissionsausmaß, das gesetzlich oder durch Verordnung festgelegt ist, das bei den Betroffenen zulässig ist und bei dessen Überschreitung Maßnahmen zu setzen sind, verstanden. Auch im EB-Verfahren 2002 wurden Überschreitungen zugelassen, womit der Grenzwertbegriff nicht exakt getroffen wurde. Fachlich ist hier der Begriff Richtwert günstiger, da gewisse Überschreitungen ohne weitere Maßnahmen zugelassen wurden. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist aber die Frage, wie mit Überschreitungen umgegangen wird, unabhängig davon, ob der überschrittene Wert eine Grenz- oder Richtwert ist.“

24. Dieses ist nachvollziehbar. Aber wie wird nun mit den Überschreitungen umgegangen?

26. UVG S. 131 (S143/280 pdf) :“Die notwendige Beurteilung nach ÖNORM S 9012 ergibt sich aus dem Umstand, dass bei Verfehlung der projektsbezogenen Richtwerte auch die Angaben für die Erschütterungsdosis sowie für den energieäquivalenten Dauerschallpegel zum Vergleich notwendig sind. Die Beurteilung heißt nicht, dass sich hier eine automatische Zulässigkeit bei Einhaltung der Grenzwerte nach dem Stand der Technik im gegenständlichen Verfahren ergibt. Diesbezüglich wäre die Sorge, dass die projektsbezogenen Richtwerte einfach ausgehebelt würden, absolut berechtigt.“

28. Wie wird sichergestellt, dass die projektbezogen Richtwerte eingehalten werden? Im damaligen Verfahren wurde explizit aufgeführt, dass in Baumkirchen Unterfeld diese Werte nur bei zwei bis drei Gebäuden überschritten wird. Diese Gebäude sind aufgeführt. Unser Haus gehört nicht dazu.

30. Wie in heutigen Gesprächen nachvollziehbar dargelegt handelt es sich bei den projektbezogenen Richtwerten um Werte, die einen sehr hohen Schutz der betroffenen Bürger gewährleisten. Es

ist auch nachvollziehbar, dass die ÖBB höhere Grenzwerte für das Projekt durchsetzen möchte, wie z.B. in der ÖNORM 9012 aufgeführt. Dennoch wurden die projektbezogenen Richtwerte im damaligen Verfahren festgeschrieben und von der Projektwerberin auch akzeptiert. Unterschiede für verschiedenen Bereiche der Bahnlinie wurden definitiv nicht vereinbart, dies wäre auch vom Gleichbehandlungsgrundsatz kaum durchsetzbar gewesen.

32. Die projektbezogenen Richtwerte sind für unser Gebäude einzuhalten.

34. Außerdem besteht durch die Immissionen eine Wertminderung des bisher unbebauten Teils des Grundstückes, für das Baurecht besteht. Da der bisher unbebaute Teil des Grundstückes noch näher an der Bahnlinie liegt, werden die Immissionen noch deutlich höhere Werte erreichen. Für diese Wertminderung muss ebenfalls eine Lösung gefunden werden.

36. UVG S. 132 (S. 144/280 pdf) „Völlig unabhängig von allfälligen Rechtsansprüchen ist es vom fachlichen Standpunkt aber klar, dass bei Eintreten der in den benachbarten Gebäuden prognostizierten Pegeln die Einhaltung der projektbezogenen Richtwerte – oder wie von der Einschreiterin formuliert Grenzwerte – nicht erwartbar ist. Die Frage der Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte aus dem EB-Verfahren von 2002 ist keine technische Fragestellung in diesem Verfahren. Hingewiesen wird auf die Ausführungen unter Kapitel 3.3.2.4 im vorliegenden Gutachten, in dem klar ausgedrückt wird, dass im gegenständlichen Bereich der immissionsseitige Stand der Technik nicht eingehalten wird.“

38. Welche Konsequenzen werden daraus gezogen?

40. UVG S. 80 (S.92/280 pdf): „Im Zusammenhang mit diesen Unterschottermatten ist anzumerken, dass auf Grund der Resonanzfrequenz dieses Systems eine Verbesserung von Erschütterungen kaum möglich ist. Zur Reduktion von sekundärem Luftschall (im hörbaren Bereich) ist diese Maßnahme durchaus geeignet. Nach vorhin Gesagtem ist es daher durchaus möglich und im gegenständlichen Projektbereich auch vorkommend bzw. zutreffend, dass zwar ein Erschütterungsdämmsystem nach dem Stand der Technik eingebaut wurde, die Immissionsgrenzwerte nach dem Stand der Technik, wie sie in der ÖNORM abgebildet sind, aber nicht eingehalten werden können. Wo diese Immissionsgrenzwerte nach dem Stand der Technik genau verfehlt werden, kann erst im Zuge der Abnahmemessungen exakt geklärt werden, im Bereich Baumkirchen Unterfeld ist dies aber mit höchster Wahrscheinlichkeit der Fall.“

42. Dass eine Verbesserung der Erschütterungen durch die Unterschottermatten kaum möglich ist, deckt sich mit unseren Erkenntnissen. Dennoch werden in der Erschütterung_prognose2.pdf (Ingenieurbüro Ruthishauser) genau diese Unterschottermatten als erschütterungsmindernde Maßnahme in die Berechnungen eingeführt. Auch wenn die Unterschottermatten auf einer HGT verlegt wurden, ergibt sich nach unseren Informationen nicht zwingend eine Immissionsminderung. Wenn eine solche dennoch behauptet wird, hätte dieses im jeweils konkreten Fall nachgewiesen werden müssen.

44. Die Aussage, dass Unterschottermatten zur Reduktion von sekundärem Luftschall geeignet wäre, können wir nicht nachvollziehen. Diese Aussage wird leider nicht – nachprüfbar - belegt. Alle von uns durchgeführten Recherchen und Befragungen von Sachverständigen führten im Gegensatz dazu zu dem klaren Ergebnis, dass durch Unterschottermatten je nach vorliegender Situation auch eine massive Zunahme des sekundären Körperschalls zu befürchten ist. Um diese Tatsache zu untermauern, möchten wir nur ein Beispiel, das wir gezielt aus Österreich gesucht haben, anführen. Im Internet veröffentlicht: „Die Bemessung der Unterschottermatten für die Hochtragwerke der Bauabschnitte U2/7 bis U2/10“ von Mag. Michael Österreicher, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Schönbrunnerstraße 29, 1120 Wien und DI. Martin Hrunek, Wiener Linien GmbH & Co KG: S. 9/11 pdf: „Demgemäß ist es von oberster Priorität bei der Bemessung der Unterschottermatten, dass die Eigenfrequenz des Oberbausystems nicht mit den Frequenzen erhöhter Tragwerksantwort übereinstimmt. Dies kann im schlechtesten Fall zu Resonanzen und in weiterer Folge zu Verstärkungen der Schwingungen bzw. des abgestrahlten sekundären Luftschalls führen.“

46. Da wie in unseren Unterlagen bereits eingereicht, diese Resonanzen bei jedem Gebäude anders aussehen, hätten entsprechende Messungen auch in unserem Gebäude vor Baubeginn durchgeführt werden müssen. Da dieses nicht durchgeführt wurde, kann eine Senkung des sekundären Körperschalls nicht bewiesen und eine Erhöhung auf keinen Fall ausgeschlossen werden.

48. Die Erschütterungs- und Körperschallimmissionen stellen eine hoch komplexe Materie dar. Im Gegensatz zu Lärmprognosen sind solche Prognosen mit einer ausgesprochen hohen Fehlerquote mit teilweise massiven Ausschlägen belastet. Um eine sichere Beurteilung vornehmen zu können, sind Messungen sowohl vor als auch nach der baulichen Veränderung unvermeidbar.

50. UVG S. 136 (S. 148/280 pdf): „Es entspricht den Unterlagen, dass bei den Referenzgebäuden sowohl die projektbezogenen Richtwerte aus der Genehmigung 2002 als auch teilweise die Richtwerte der ÖNORM S 9012 nicht eingehalten werden. Zur Bewertung wird Kapitel 3.3.2.3 verwiesen. Durch das Verfehlen der Richtwerte der ÖNORM S 9012 kann von einem ausreichenden Erschütterungsschutz nicht gesprochen werden. Dies bedeutet, dass nach dem Stand der Technik Einwirkungen auftreten, welche eine zumutbare Wohnnutzung nicht zulassen. Zu nennen ist hier allerdings der Umstand, dass diese nach technischem Regelwerk zu unterstellende Zumutbarkeit auch in der Ausgangssituation nicht gegeben war und eine Verbesserung der Gesamtimmissions-situation im Hinblick auf Erschütterungen und sekundärem Luftschall prognostiziert ist.“

52. Wie soll weiter vorgegangen werden, wenn bezüglich Immissionen der Stand der Technik nicht eingehalten wird? Dass die Zumutbarkeit in der Ausgangssituation nicht gegeben war, wir sehr treffend als „unterstellt“ bezeichnet. Dieses wird nicht bewiesen. Nach unseren Berechnungen war die Zumutbarkeit in der Ausgangssituation sehr wohl gegeben. Diesbezüglich gab es früher auch keine Beschwerden der jeweiligen Bewohner.

54. Die vom medizinischen Sachverständigen angeführte Beurteilung, nach der nur keine Verschlechterung der Ausgangssituation auftreten darf, wird bedauerlicher Weise nicht mit einer Rechtsgrundlage untermauert. Deshalb ist die Bewertung für uns nicht überprüfbar. Uns ist keine derartige Rechtsgrundlage bekannt. Die ÖNORM 9012 unterscheidet nachvollziehbarer Weise nur zwischen Gebieten mit und ohne Vorbelastung. Auch für die Gebiete mit Vorbelastung wird ein konkreter einzuhaltender Grenzwert definiert.

56. Die behauptete Verbesserung der Gesamtsituation ist nach unseren Erkenntnissen nicht plausibel. Sie wird nicht nachprüfbar belegt. Wir berechnen sowohl bezüglich Erschütterungen als auch bezüglich Körperschall eine Zunahme der Immissionen. Wie zuvor ausgeführt ist ein wesentlicher Punkt die Verlegung der Unterschottermatten. Zu den Berechnungen des Ingenieurbüros Ruthishauser ist folgendes anzumerken:

58. Bei dem behaupteten Emissionspektrum handelt es sich in Wirklichkeit um Immissionsmessungen, die anscheinend bei Bau 6 im Jahr 1996 durchgeführt wurden. Diese Messungen sind nicht nachprüfbar und werden deshalb von uns nicht anerkannt. Aber allein aus einer solchen Immissionsmessung auf die Emissionen zurück zuschließen und danach wieder Prognosen insbesondere für andere Häuser zu erstellen, ist vorsichtig formuliert, sehr gewagt. Es werden bezeichnender Weise auch keine konkreten Prognosewerte für unser Gebäude genannt.

60. Ebenso ist der „Faktor aus Messungen“ nicht nachprüfbar.

62. In den Berechnungen des Ingenieurbüros Ruthishauser sind auch nicht die Auswirkungen der Hochgeschwindigkeitsweichen ersichtlich. Die Hochgeschwindigkeitsweichen sind für die Erschütterungen von grundlegender Bedeutung. Ob diese überhaupt eingerechnet wurden, geht aus den eingereichten Unterlagen nicht hervor und kann deshalb nicht überprüft werden.

64. Aus den Messtabelle geht auch nicht hervor, wann exakt bei welcher Zugbelastung über welchen Zeitraum gemessen wurde. Ob es sich dabei wirklich um einen repräsentativen Querschnitt der tatsächlich erreichten Immissionen handelt, ist nicht nachprüfbar und wird von uns vorsorglich bestritten.

66. Wir haben in unseren Schreiben an das BMVIT, die in dieses Verfahren mit eingebracht wurden, angeführt: Eisenbahnrechtliche Genehmigung vom 24.04.2002 S. 46 (Erschütterungen): „Nach Fertigstellung der in-situ Testmessungen mit dem Vibroscan und Integration der anderen einfließenden Messdaten (zB Sprengungen) wird vom Planer des Erschütterungsschutzes ein endgültiger Vorschlag für die Dimensionierung der Schutzmassnahmen erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Informationszentrum zugänglich zu machen.“ „4.1.2 Verhandlungsschrift vom 23.11.2001 S. 61 f: „B2.4.6) BEREICHE MIT UNTERSCHOTTERMATTEN (ERSCHÜTTERUNGSKRITISCHE BEREICHE): Gemäß dem erschütterungstechnischen Projekt sind im wesentlichen in den Bereichen von km 22,433 bis 26,500, km 43,590 – 44,800, 61,763 – 62,300 und von 61,980 – 62,130 (ca. 6 km Länge) Unterschottermatten vorgesehen.“ ... „Gemäß erschütterungstechnischem Gut-

achten kann erst nach Durchführung der VibroScan Versuche die Bemessung der erforderlichen Dämmleistung der Unterschottermatten erfolgen und damit im Detail die erforderlichen Matten festgelegt werden. Die VibroScan Versuche sind nach Fertigstellung der Strecke durchzuführen.“

68. Obwohl diese Messungen für unseren Bereich explizit vorgeschrieben waren, wurden sie nicht durchgeführt. Vielmehr wurden überhaupt keine Messungen nach der Verhandlung mehr durchgeführt und jetzt soll eine 15 Jahre alte, leider für uns nicht überprüfbare Messung als Grundlage für dieses Verfahren dienen. Wenn solche konkreten Vorschriften aus Verhandlungen wie dieser, nicht durchgesetzt werden, wird der Sinn der Verhandlungen an sich in Frage gestellt.

70. Es ist anzumerken, dass auch die „Bestandsstrecke“, wie von Herrn Mag. Netzer treffend am 26.09.2011 treffend ausgeführt, in den Verknüpfungsstellen geändert wurden. Es kann also nicht, wie vom medizinischen Gutachter ausgeführt, nur eine Beurteilung der Neubaustrecke erfolgen. Auch durch die „Bestandsstrecke“ muss mit einem Anstieg der Immissionen gerechnet werden (Unterschottermatten / Hochgeschwindigkeitsweichen). Unabhängig davon sind natürlich die Grenzwerte / Richtwerte des ersten Verfahrens einzuhalten und selbstverständlich auch die die ÖNORM 9012, die ja explizit für Gebiete mit Vorbelastung ein genaues Vorgehen mit entsprechenden einzuhaltenden Werten vorschreibt.

72. Zur „Einhaltung des Standes der Technik“

74. Die im UVG ausgeführten Erläuterungen konnten von uns in der Kürze der Zeit nicht überprüft werden. Wir müssen vorläufig es so hinnehmen, dass der Stand der Technik in Österreich so definiert wird.

76. Tatsache ist, dass alle von uns befragten Experten, kein Problem bei dem Einbau eines schweren Masse-Feder Systemes sehen. Feste Fahrbahnsysteme wurde in der Zwischenzeit über hunderte Kilometer oberirdisch verbaut. Der einzige Unterschied des Einbaus eines schweren Masse-Feder-Systems oberirdisch statt im Tunnel sind die Witterungseinflüsse. Nachdem aber bereits solche Systeme wie korrekt angeführt bei Brücken eingebaut wurden, sehen die Fachleute keine nachvollziehbaren Schwierigkeiten, diese auf fester Fahrbahn oberirdisch einzubauen.

78. Es ist bemerkenswert, dass beim Ausbau Unterinntal Pionierarbeit im Eisenbahnwesen geleistet wurde. Dabei wurde der „Stand der Technik“ geradezu neu definiert. Wenn es aber um den Schutz der betroffenen Bürger geht, wird nicht das eingebaut, was technisch machbar ist. Es ist allein eine Frage der Kosten, ob technisch für eine entsprechende Entkopplung gesorgt wird.

80. Es herrscht eine grundlegende Diskrepanz zwischen der zusammenfassenden Beurteilung des UVG und den einzelnen Stellungnahmen der Sachverständigen zu den von uns vorgebrachten Einwendungen. Wie unter Punkt 3. aufgeführt, stimmen bereits die Beurteilungsgrundlagen bestätigter Weise nicht – die eingereichten Projektänderungen führen sehr wohl zu einer deutlichen Steigerungen der Erschütterungsimmissionen. Darüber hinaus werden, nach unserer festen Über-

zeugung rechtswidriger Weise die Grenz- und Richtwerte in einem Maß überschritten, dass Einwirkungen auftreten, die eine zumutbare Wohnnutzung nicht zulassen. Bei solch massiven Auswirkungen der Immissionen, darf nicht einfach die Umweltverträglichkeit bescheinigt werden, ohne dass mit uns als Hauptbetroffene des Projektes seitens der Projektwerberin eine einvernehmliche Lösung gefunden wird.

12. Stellungnahme der Bürgerinitiative Buch – Neue Bahn, vertreten durch Georg Kellerer

Die Mitbürger vom Ortsteil Buch empfinden den Lärm lauter als vorher, dadurch dass die Bahntrasse näher an den Ortsteil Buch herüberverlegt wurde. Die Lärmsituation wird dadurch stärker empfunden.

Das Versprechen des ehemaligen Geschäftsführers der Brenner Eisenbahn GmbH, Direktor Lindenberger, wurde nicht eingehalten. Das damalige Argument war, dass die neue Bahntrasse gegenüber der alten Trasse zukünftig tiefer zu liegen kommt und dadurch der Schallpegel sich verbessert.

Seitens der Mitbürger vom Ortsteil Buch wird gefordert, dass alle erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (Gesamtlärmsituation mit Autobahn und Bahn) eingehalten und ergriffen werden. Derzeit wird noch nicht mit voller Auslastung gefahren, sondern erst ab 09. Dezember 2012. Das Zugaufkommen soll zukünftig erhöht werden, wodurch die Lärmsituation sich ebenfalls noch steigert.

Nachdem bereits jetzt ein erhöhtes Lärmaufkommen festgestellt wird, stimmen wir keinesfalls einer Geschwindigkeitserhöhung der Bahn zu, da dadurch bereits jetzt klar ist, dass der Lärm sich noch steigert.

Die vorliegenden Lärmmessungen sind bereits vor mehr als 12 Jahren durchgeführt worden. Ein Vergleich mit dem heutigen Zustand ist nicht mehr gegeben.

Auch für die Tunnel Ein- und Ausfahrt zwischen Stans und Jenbach fordern wir optimale Lärmschutzmaßnahmen, zudem dieser Teil als Verknüpfungspunkt geführt wird.

13. Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vertreten durch Dr. Arnold Fink und Dr. Walch

A. ALLGEMEINE STELLUNGNAHME ZU EINZELNEN FACHTHEMEN

Seitens der Projektwerberin wird vollinhaltlich auf die verfahrensleitenden Anträge und die dazu vorgelegten Bauentwurfsunterlagen sowie das bisherige Vorbringen der Projektwerberin und das

vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG verwiesen. Weiters stützt sich die Projektwerberin – soweit sie dazu nicht abweichende Stellungnahmen erstattet hat – auf das Ergebnis des seitens der Behörde eingeholten UVP-Gutachtens und die von den Sachverständigen im Verfahren gegebenen Äußerungen.

Überdies wird auf die dieser Stellungnahme als integrierender Bestandteil angeschlossene „Stellungnahme der Projektwerberin zu technischen Fragen“ (Beilage./264) verwiesen, in der aus Sicht der Fachplaner auf die einzelnen Einwendungen detailliert eingegangen wird.

Weiters wird auf den beiliegenden Antrag der Projektwerberin vom 27.09.2011 mit Austauschunterlagen zum gegenständlichen Verfahren „Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2010“ sowie „Übernahme der von den Sachverständigen im UVP-GA vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen“ verwiesen.

Dieser Antrag samt Unterlagen (Beilage./265) ist integrierender Bestandteil der Stellungnahme der Projektwerberin.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben seitens der Projektwerberin nicht ausdrücklich zugestimmt wird, beantragt die Projektwerberin, diesen nicht Folge zu geben.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender und verspätet eingebrachter Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

1. Lärm- und Erschütterungsschutz:

Im Vorhaben sind ausreichende Schutzvorkehrungen nach den geltenden und anwendbaren Bestimmungen über den Lärm- bzw Erschütterungsschutz sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen, die dem Stand der Technik entsprechen bzw über diesen hinausgehen. Dazu wird auf die Gutachten der Sachverständigen verwiesen. Darüber hinausgehende Forderungen mögen abgewiesen werden.

Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gem § 24f Abs 2 UVP-G 2000 nach den „bestehenden besonderen Immissionsvorschriften“, deren Beurteilung bei Eisenbahnvorhaben nach den materiellen Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl I 415/1993 idgF (kurz: SchIV) erfolgt.

Die Grenzwerte der SchIV stellen damit den zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens anzuwendenden Mindeststandard dar. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbeeinträchtigungen der Nachbarn durch das gegenständliche Eisenbahnbauvorhaben haben sich die Behörde und die von ihr bestellten Sachverständigen in ihrer Beurteilung zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert.

Das gegenständliche Vorhaben, das – gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen – den Vorgaben der SchIV voll entspricht, ist als umweltverträglich zu beurteilen.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht auch nicht dem Gemeinschaftsrecht in Gestalt der Richtlinie 85/337/EWG vom 27.06.1985 idgF über die UVP bei bestimmten öffentlichen Projekten.

Die Berechnungen der Schallschutzvorkehrungen im Einreichoperat wurden nach den Bestimmungen der SchIV erstellt, wobei allen Berechnungen in Fortschreibung der Ergebnisse des ur-

sprünglichen UVP-Verfahrens als maßgeblicher Beurteilungspegel ein $LA_{eq} > 50\text{dB}$ zugrunde gelegt wurde. Einwendungen, wonach – über diese die Vorgaben der SchIV verschärfenden Richtwerte hinaus – der bestmögliche technisch erzielbare Lärmschutz herzustellen sei, sind durch die Rechtslage nicht gedeckt.

2. Zu einzelnen Forderungen nach zeitlichen Einschränkungen der Bauführung:

Seitens der Projektwerberin wird angestrebt, die Baumaßnahmen grundsätzlich nur an Werktagen und während der üblichen Arbeitszeiten durchzuführen. Zur Minimierung der Gesamtbauzeit im Sinne eines bestmöglichen Anrainerschutzes ist aber mitunter unvermeidbar, dass Arbeiten auch während der Nachtzeiten oder auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden. Solche Arbeiten und die mit ihnen verbundenen Lärmemissionen werden aber auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben.

Vor allem bei Baumaßnahmen bei Landesstraßen und bei Gefahr in Verzug werden Arbeitseinsätze auch außerhalb der Regelarbeitszeiten erforderlich sein. Im Übrigen ist festzuhalten, dass sich allein schon aus wirtschaftlichen Überlegungen eine Beschränkung der Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit von selbst ergibt, da diese einerseits teurer und andererseits im Allgemeinen weniger produktiv ist.

Die bescheidmäßige Auflage von über den Synthesebericht hinausgehenden Arbeitszeitbeschränkungen scheidet damit sowohl aus rechtlichen als auch aus faktischen Erwägungen aus.

3. Information über die Bauabwicklung:

Die Öffentlichkeit wird von der Projektwerberin laufend über die Bauabwicklung informiert und im Zuge der Baumaßnahmen auch Ansprechpersonen vor Ort namhaft gemacht werden. Die Bestellung eines Ombudsmannes ist gesetzlich nicht normiert und im gegenständlichen Vorhaben auch nicht erforderlich.

4. Grundeinlöse:

4.1. Allgemeines

Eingangs wird festgehalten, dass die im Ermittlungsverfahren aufgeworfenen Fragen und erhobenen Einwendungen zur Grundeinlöse und zur Abgeltung von Wertminderungen zivilrechtliche Belange betrifft und die damit verbundenen Ansprüche von der Projektwerberin auf der Basis von Gutachten gerichtlich beideter Sachverständiger zu prüfen und im gesetzlichen Maß abzugelten sein werden.

Vermessungen und erforderliche Berichtigungen des Katasters werden im erforderlichen Umfang auf Kosten der Projektwerberin veranlasst. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt. Im Hinblick auf allfällige Schäden wird auf den nachstehenden Punkt 5 verwiesen.

Grenzzeichen werden, soweit sie nicht bereits koordinatenmäßig bestimmt sind, im Baubereich gesichert und allenfalls nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die zu versetzenden Grenzzeichen werden nach Maßgabe des bisherigen Bestandes und nach den Vorgaben des Vermessungsgesetzes ausgewählt.

4.2. Umfang der Dienstbarkeit

Das Ausmaß der Einschränkungen, welche von den betroffenen Eigentümern zu dulden sind, ist durch die jeweilige Dienstbarkeitsdefinition beschränkt. Außerhalb dieser eingeräumten Dienstbarkeitsbeschreibungen verfügt der Eigentümer weiterhin über sein Vollrecht.

4.3. Bauverbotsbereich

Der Bauverbotsbereich gem § 42 EisbG entsteht nach Maßgabe der eisenbahnrechtlich genehmigten Anlagen ex lege. Er stellt keinen absoluten Bauverbotsbereich dar, sondern bewirkt, dass Bauvorhaben Dritter nur nach Prüfung ihrer Vereinbarkeit mit den öffentlichen Interessen an Bau und Betrieb der Eisenbahn zulässig sind.

Die für die Umsetzung von Vorhaben im Bauverbotsbereich erforderliche Zustimmung kann – bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen – durch eine privatrechtliche Erklärung des Eisenbahnunternehmens erteilt und allenfalls durch die Behörde ersetzt werden.

4.4. Entschädigung Grundeinlöse

Die Projektwerberin hat zur Information der direkt betroffenen Grundeigentümer persönliche Informationsgespräche geführt, bei welchen sowohl eine generelle Projektsinformation, die Bekanntgabe der Ansprechpartner und eine Information über den Ablauf der Grundeinlöse unabhängiger Sachverständiger stattgefunden hat.

Die Entschädigung der vom Projekt direkt betroffenen Grundeigentümer erfolgt auf Basis der Entschädigungsgutachten unabhängiger gerichtlich beideter und allgemein zertifizierter Sachverständiger (Nachweis der Zertifizierung gemäß SV-Liste der Oberlandesgerichte Österreichs), welche die ÖBB ihren Vertragsangeboten zugrunde legt. Auch Fragen hinsichtlich der Entschädigungsfähigkeit etwaiger Beeinträchtigungen der Jagd werden von der Projektwerberin den Sachverständigen vorgelegt bzw einer juristischen Prüfung unterzogen und wird ebenfalls eine privatrechtliche Einigung von der Projektwerberin angestrebt.

Eine etwaige Verkehrswertminderung von Liegenschaften durch die Einräumung von Dienstbarkeiten wäre – wie alle anderen Faktoren auch – sachverständig zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen. Nach den Bestimmungen des EisbEG hat die Projektwerberin den Eigentümern der betroffenen Grundstücke alle wirtschaftlichen Nachteile auf Grundlage einer objektiven Bewertung zu ersetzen.

Gemäß § 4 EisbEG hat die Projektwerberin die wirtschaftlichen Nachteile gemäß § 365 ABGB zu ersetzen. Unter diese Entschädigungsverpflichtung fallen selbstverständlich auch Flurschäden. Die im Zuge der Grundeinlöse zu berücksichtigenden Faktoren umfassen selbstverständlich auch mittelbare Nachteile wie die Durchschneidung von Flächen, Formverschlechterungen, Hiebsunreife bei erforderlichen Rodungen und weitere Faktoren, deren Bewertung sich an der laufenden Judikatur in Entschädigungsfragen orientiert. Die Projektwerberin ist – nachdem sie mit Steuergeldern operiert – den Geboten der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit verpflichtet, weshalb nur der Erwerb der zur Projektrealisierung erforderlichen Rechte vorgesehen ist.

4.5. Grundstücksnummer/Ausmaße

Allfällige Eigentumsänderungen während des Verfahrens machen – soweit dazu nicht eine gesonderte Stellungnahme erforderlich wurde – keine Änderungen im Projekt bzw den vorzukehrenden Maßnahmen erforderlich. Auch die Ausführungen im Einreichoperat bleiben daher aufrecht und wird seitens der Projektwerberin festgehalten, dass aus ihrer Sicht die eingeholten Gutachten keiner Ergänzung bedürfen.

4.6. Vermessung

Eine Heraustrennung von durch das Projekt mit Dienstbarkeiten belasteten Liegenschaftsteilen ist weder aus rechtlichen noch aus technischen Gründen notwendig und daher nicht vorgesehen. Die Dienstbarkeiten werden mit Grundeinlöseverzeichnis und Grundeinlöseplan sowie der Duldungsverpflichtung jeweils ausreichend und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen (beispielsweise § 12 EibEG) ausgewiesen und beschrieben.

5. Schäden:

Im Vorhaben sind ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden getroffen. Allfällige Schäden werden nach Maßgabe der allgemein verbindlichen zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

Nach diesen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere auch nach Maßgabe des Eisenbahngesetzes, haftet die Projektwerberin als Projektwerberin für das gesamte Vorhaben und die dazu erforderlichen Maßnahmen. Sie haftet dabei auch für die von ihr eingesetzten Auftragnehmerinnen und deren Leute nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen.

Die Projektwerberin kann jedoch im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen verantwortlich gemacht werden.

5. Hochbaubeweissicherung:

Von der Projektwerberin werden Hochbaubeweissicherungen von Objekten im Baubereich innerhalb des von den Sachverständigen im Verfahren vorgeschlagenen Nahbereiches durch gerichtlich beeidete Sachverständige durchgeführt. Auf die diesbezüglichen Auflagen der Sachverständigen wird verwiesen. Diese Beweissicherungen werden den Betroffenen zeitgerecht nach Durchführung zur Verfügung gestellt.

6. Brunnen:

Im Baubereich sind im erforderlichen Umfang Beweissicherungen für Brunnen vorgesehen. Dazu wird auf die Auflagen der Sachverständigen verwiesen. Im gesetzlich vorgesehen Umfang werden auf dieser Grundlage quantitative und qualitative Beeinflussungen von Wassernutzungen entschädigt.

Soweit in wasserrechtlich geschützte Rechte iSd § 12 WRG eingegriffen wird, sind der Projektwerberin im erforderlichen Ausmaß Zwangsrechte gem §§ 60 ff WRG einzuräumen.

7. Einbauten:

Die erforderlichen Einbautenverlegungen werden veranlasst. Die Kostentragung erfolgt nach Maßgabe der jeweils für die Einbauten bestehenden Rechte.

8. Zufahrten und Wege:

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 EisbG aufrechterhalten oder wieder hergestellt. Wegen möglicher Einschränkungen während der Bauphase erfolgt jedenfalls eine Abstimmung mit betroffenen Rechtsträgern.

9. Oberflächenabflussverhältnisse:

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

9. Öffentliches Interesse:

Soweit Einwendungen als solche zu qualifizieren sein sollten, die einen Eingriff in subjektiv-öffentliche Rechte zum Inhalt haben – wovon die Projektwerberin nicht ausgeht – werden sie als unbegründet abzuweisen sein, weil der durch das gegenständliche Bauvorhaben entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist, als der Nachteil, der Dritten durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens erwächst.

B. RECHTLICHE STELLUNGNAHME ZU BESONDEREN EINWENDUNGEN EINZELNER BETEILIGTER

Ergänzend zu der Stellungnahme zu allgemeinen Themen, vorstehend unter Punkt A, erstattet die Projektwerberin – in Ergänzung der in der beigeschlossenen „Stellungnahme der Projektwerberin zu technischen Fragen“ (Beilage ./1) aufgeführten fachlichen Argumente und deren Gliederung folgend – in rechtlicher Hinsicht gesondertes Vorbringen.

ad. 1. Mag. Brigitte Euscher:

1.6. Die geforderte Neubeurteilung der Erschütterungs- und Körperschallsituation ist erfolgt und hat ergeben, dass das Vorhaben umweltverträglich ist. Die gerügten Meßwertdifferenzen sind nicht relevant, da die Gleislage unverändert ist.

1.7. Zur beantragten Stellungnahme des SV aus dem Fachgebiet der Umweltmedizin wird auf das eingeholte ergänzende UVP-Gutachten verwiesen.

1.9. Sofern beantragt wird, im technischen Bericht Erschütterungen und Körperschall das Wort Richtwert durch Grenzwerte zu ersetzen, ist daraus für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit nichts zu gewinnen. Entscheidend ist dass sich für das Wohngebäude der Einwendungswerberin – bestätigt durch die Ausführungen des UVP-Gutachtens – eine Verbesserung gegenüber dem Ausgangszustand bewirkt wird.

1.19. Mit Verwirklichung des Vorhabens ist nach der im UVP-Gutachten gegebenen umweltmedizinischen Beurteilung nicht von einer Verschlechterung der Immissionslage, sondern vielmehr von einem geringfügigen Entlastungseffekt auszugehen.

ad. 6. Bürgerinitiative „Leise Gleise Kundl“:

Im Bereich der Gemeinde Kundl sind auf Grundlage der zwischenzeitig getroffenen Einigung mit der Projektwerberin weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Dadurch wird eine wesentliche weitere Verbesserung der Lärm- und Feinstaubschutzsituation bewirkt. Zum Erschütterungsschutz wird auf das UVP-Gutachten verwiesen.

ad. 17.1. bis 17.178. Balthauser bis Zoller:

Zu den angeführten, textlich weitestgehend identen Einwendungen ergeben sich folgende allgemeinen Ausführungen:

- Einwendungen von Parteien, die ihre Wohnung außerhalb des Projekt- und Untersuchungsraumes haben, sind abzuweisen.
- Dasselbe gilt für Wohnobjekte, bei welchen die maßnahmenauslösenden Richtwerte nicht erreicht werden.
- Dies gilt weiters für Objekte, die im Gemeindegebiet liegen, aber nicht von den Auswirkungen des Projektes betroffen sind.

ad. 28. Marktgemeinde Kundl, Gemeinde Breitenbach, vertreten durch RA Dr. Söllner:

Die gegenständlichen Einwendungen waren Grundlage umfangreicher Verhandlungen, an deren Ende ein mittlerweile mit Gemeinderatsbeschlüssen beider Gemeinden bestätigter Vertrag mit der Projektwerberin steht, welcher umfangreiche zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zum Gegenstand hat. Die hier erhobenen Einwendungen sind daher – unabhängig von der vertraglichen Zusage, sie zurückzuziehen – auch materiell erledigt.

Die folgenden Stellungnahmen umfassen (Punkte 101-110) die, während der mündlichen Verhandlung am 27.09.2011 eingebrachten Einwendungen.

Ad. 101. Marktgemeinde Brixlegg, vertreten durch BM Puecher

Die den Inhalt des Antrages bildenden Maßnahmen wurden einer ergänzenden Beurteilung durch die UVP-SV unterzogen. Diese ist positiv ergangen.

Ad.102. Überparteiliche Bürgerinitiative Fiecht-Vomp vertreten durch Mag. Helmut Mühlegger

Für den gegenständlichen Streckenabschnitt, welcher bereits an das Anlagenmanagement übergeben wurde ist nunmehr die Regionalbereichsleitung West in 6020 Innsbruck, Claudiastr. 2 (RBL DI Robert Huber) als Ansprechpartnerin zuständig.

Ad. 103. Tiroler Umwelthanwaltschaft (Landesumweltanwalt)

Die von der Projektwerberin akzeptierten zwingenden Forderungen im UVP-GA zum Lärmschutz sehen ein effektives System zur Kontrolle der Einhaltung der vorgegebenen maßnahmenbezogenen Richtwerte vor.

Ad. 104. GE Jenbacher GmbH & Co OG

Der den Gegenstand der Einwendungen bildende Vertrag stellt eine zivilrechtliche Einigung mit der Projektwerberin dar. Aus ihm resultierende Forderungen sind daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Soweit darüber hinaus Auflagen gefordert werden, sind diese durch die Ergebnisse der sachverständigen Beurteilung nicht gedeckt und die Anwendungen sohin zurück-, in eventu jedoch abzuweisen.

Ad. 106. Gemeinde Vomp, vertreten durch BM Karl-Josef Schubert

Gegenstand des vorliegend geführten Verfahrens ist die Frage, ob die den Änderungsantrag bildenden Maßnahmen umweltverträglich sind. Das UVP-GA kommt zum Schluss, dass unter Einhaltung diverser zwingender Vorgaben, welche von der Projektwerberin ausdrücklich angenommen werden, die Umweltverträglichkeit gegeben ist.

Sämtliche Maßnahmen der Grundeinlöse, hinsichtlich derer im Übrigen für den erwähnten Anlassfall der Gemeinde keine Parteistellung zukommt erfolgen auf Grundlage der letztlich erteilten Genehmigung nach den Vorgaben des EisbG.

Ad. 108. Bürgerinitiative „Leise Gleise Kundl“, vertreten durch Dr. Stephan Bertel

Zu der unter Punkt 3 aufgeworfene Frage betreffend die Einleitung eines UVP-Verfahrens für die (oberirdische) Weiterführung der Bahnstrecke wird nochmals auf die, den bisherigen Genehmigungsbescheiden zugrunde liegen Einreichunterlagen und deren Beurteilung durch die UVP-SV in den jeweiligen Verfahren verwiesen. Soweit sich die Bürgerinitiative auf die ausdrückliche Bezeichnung der oberirdischen Gleise als „Provisorien“ bezieht, ist nochmals klar zu stellen, dass ungeachtet des – aufrechten – gemeinsamen Bestrebens des Projektwerberin und der betroffenen Gebietskörperschaften, die NBS weiterzuführen, im damaligen Projekt die zur Betriebsaufnahme vorgesehene oberirdische Gleislage primärer Beurteilungs- und Genehmigungsgegenstand sein musste, um die subjektiven öffentlichen Rechte, insbesondere der betroffenen Bevölkerung zu wahren.

Dem entspricht die Bescheidlage.

Ad. 109. Gemeinde Stans, vertreten durch BM Michael Huber

Zu den seitens der Gemeinde im öffentlichen Interesse vorgetragenen Bedenken wird nochmals auf die Ergebnisse des UVP-GA verwiesen, welches –zusammengefasst- die Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Formulierung zwingender Maßnahmen, welche seitens der Projektwerberin angenommen werden, bestätigt.

Ad. 110. Gemeinde Baumkirchen, vertreten durch BM Josef Schindl

Auch zu den im öffentlichen Interesse erhobenen Forderungen der Gemeinde Baumkirchen ist zusammengefasst auf die Ergebnisse der UVP und die Annahme der zwingenden Maßnahmen durch die Projektwerberin zu verweisen. Zusätzliche Maßnahmen sind auf dieser Grundlage aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Ungeachtet dessen wird die Projektwerberin verpflichtet sein, im Betrieb durch geeignete Maßnahmen stets die Einhaltung der maßnahmenbezogenen Richtwerte sicherzustellen.

Ad. 111. Mag. Brigitte Euscher

In rechtlicher Hinsicht ist zu den in der Verhandlung erhobenen weiteren Einwendungen festzustellen, dass die unter Punkt 70 angesprochene Forderung einer Ausdehnung der UVP-rechtlichen Vorschriften auf die Bestandsstrecke nicht berechtigt ist: Richtig ist, dass die sogenannten Verknüpfungsstellen nach den geltenden Bestimmungen zu genehmigen sind und auf sie daher alle rechtlichen und gutachterlichen Vorgaben anzuwenden sind. Unrichtig ist, dass diese Vorgaben ipso iure für die anschließenden Abschnitte der Bestandsstrecke gelten. Für diese ergeben sich aber zwingend und notwendig als faktischer Reflex Betriebsbeschränkungen insofern nur Verkehre, die gemäß den Vorgaben der UVP zulässigerweise über die Verknüpfungsstellen geführt werden dürfen, auch in die anschließenden Abschnitte der Bestandsstrecke einfahren können.

Fragen der Wertminderung betreffen zivilrechtliche Ansprüche und sind zurückzuweisen

Ad. 112. Bürgerinitiative Buch Neue Bahn, vertreten durch Georg Kellerer

Die neue Trasse liegt tatsächlich tiefer als die Bestandsstrecke, auch wenn die Erwartungen der Bürgerinitiative hinsichtlich des Ausmaßes nicht erfüllt sein mögen.

Im Übrigen ist auf die Ergebnisse des UVP-Gutachtens zu verweisen. Die Parteistellung der Bürgerinitiative ist zu verneinen.

C. ANTRAG DER PROJEKTWERBERIN VOM 27.09.2011

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragt als Projektwerberin die mit beiliegendem - vollinhaltlich zum integralen Bestandteil dieser Stellungnahme erhobenen - Schreiben vom 27.09.2011 vorgelegten Austauschunterlagen und in Teilbereichen eingeschränkten Unterlagen im ergänzenden UVP-Verfahren und im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu berücksichtigen:

„Die ÖBB beantragte mit Schreiben vom 14. Jänner 2011 (Zl. 53371A-Ft/Ft) sowohl umweltrelevante als auch eisenbahn- und wasserrechtliche Genehmigungstatbestände. Im Zuge der Abstimmung mit den Gemeinde Kundl wurden nun Interessenskonflikte ausgeräumt, was zu einer Änderung der Unterlagen im Hinblick auf die Einlage 13 - „Lärmtechnisches Gutachten“ im gegenständlichen Raum erfordert.

Infolge zusätzlicher Lärmschutzwände im Bereich des Bahnhofs Kundl links der Bahn wurden die Einlagen 13.1.1 und 13.1.1.1 überarbeitet und werden nun durch aktualisierte Revisionen ersetzt. Weiters werden die Beurteilungspegel Lr-Tag/Nacht in der aktualisierten Einlage 13.1.1 - Beilage Nr 1 Ergebnistabellen - durch die Werte der „Tabelle 1“ ersetzt.

Ergänzend wurde die Lärmkarte für das Gemeindegebiet Kundl südlich der Bahn überarbeitet (Einlage 13.19.06) und ersetzt somit für den genannten Bereich die Lärmkarte (Einlage 13.4.1). Die restlichen Bereiche der Einlage 13.4.1 bleiben davon unberührt. Da die entsprechende Differenzlärmkarte und die Fähnchenkarte lediglich auf der Lärmkarte aufbauen und keine neuen Erkenntnisse liefern wurde auf eine Aktualisierung im genannten Bereich verzichtet.

Weiters wird die Stützkonstruktion zur Sicherung der Sandoz Leitungen bei NBS-km 23,160 im Projekt umgesetzt.

Sohin werden nachfolgende Unterlagen neu eingebracht bzw. aktualisiert:

- *Einlage 13.1.1 B-BV-TB-01600.a00-033-0727.04-00*
- *inkl. Tabelle 1 (Ergänzung zum Technischen Bericht Lärm Betriebsphase Einlage 13.1.1 vom 23.09.2011)*
- *Einlage 13.1.1.1 B-BV-TB-01600.a00-033-0751.01-00*
- *Einlage 13.19.6 B-BV-LP-01600.a00-033-7049.01-00 Gültigkeit für KG Kundl südlich der Bahn*
- *Einlage J.7.8.1 P-AF-DP-K1205.a00-137-2610.04-00*
- *Einlageverzeichnis B-BV-TB-00000_a00-999-0331_01-00 (UVE)*
- *Einlageverzeichnis B-BV-TB-00000_a00-999-0329_01-00 (Eisenbahnrecht)*

Nachfolgende, im Bauentwurf bereits enthaltene Unterlagen erhalten eine eingeschränkte Gültigkeit (Gesamtheitlich gültig, jedoch nicht KG Kundl südlich der Bahn)

- *Einlage 13.4.1 P-BV-LP-01600.a00-033-2195.04-00*
- *Einlage 13.6.1 P-BV-LP-01600.a00-033-2207.04-00*
- *Einlage 13.7.1 P-BV-LP-01600.a00-033-2213.04-00*

Weiter wird das ergänzende § 31-a Gutachten (LC/B 11/244 vom 26.09.2011; B-BV-TB-00000.a00-102-0061.00-00), das die ggst. Austauschunterlagen behandelt, beigelegt.

Die ÖBB beantragt nunmehr die o.a. Austauschunterlagen und in Teilbereichen eingeschränkten Unterlagen, im ergänzenden UVP-Verfahren und im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu berücksichtigen. Die zusätzlichen Lärmschutzwände im Bereich des Bahnhofs Kundl i.d.B. werden bis 31.12.2014 errichtet.

Die im UVG von den Sachverständigen vorgebrachten zwingenden Maßnahmen werden in das ggst. Vorhaben übernommen und umgesetzt.“

D. STELLUNGNAHME ZUM INHALT DES UVP-GUTACHTENS:

Durch die Behörde wurde gemäß gesetzlichem Auftrag ein Gutachten des gegenständlichen Projektes eingeholt, welches im Ergebnis in fachlicher Hinsicht keine gegen die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens sprechenden Umstände festgestellt hat.

E. SCHLUSSANTRÄGE:

Die Projektwerberin macht sohin geltend, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben alle Voraussetzungen für die beantragte Genehmigung durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erfüllt und ersucht höflich um Entscheidung im Sinne der gestellten Anträge.

14. Stellungnahme der Marktgemeinde Kundl und der Gemeinde Breitenbach am Inn, beide vertreten durch RA Dr. Söllner

An die Sachverständigen für Erschütterungen bzw. Umweltmedizin ergeht die Frage, ob die Antragstellerin bei ihrer Einreichplanung somit einen Wert der maximalen Lärmimmissionsbelastung von max. 50 dB in der Nacht eingereicht hat.

Die Stellungnahme der Antragstellerin von heute, ad 28, ist mit der Maßgabe zutreffend, dass Erschütterungen bzw. Vibrationen von unserem Vertrag zwischen ÖBB und den Gemeinden vom 25. September 2011 nicht mit umfasst sind.

15. Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luft und Klima, Dr. Andreas Weber

Zu dem am 26. September 2011 bei der öffentlichen Erörterung durch die Konsenswerberin mündlich angekündigten und am 27. September während der eisenbahnrechtlichen Verhandlung ausgehändigten Änderungsoperat (B-BV-TB-01600.a00-033-0727.04-00, Seite 21) werden in Tabelle 5 zusätzliche Lärmschutzwände im Bereich Kundl-Bahnhof errichtet (300 m von km 22,011 – 22,295 und 22,330 – 22,338). Diese Lärmschutzwände, welche aus lärmtechnischen Gründen gebaut werden, führen zu einem Lückenschluss entlang der Bahntrasse in diesem Bereich. Damit kommt der kanalisierende Effekt voll zum Tragen und wirkt sich somit auf die Ausbreitung von Luftschadstoffen positiv für die dahinterliegenden Flächen aus. Relevante Feinstaub- und darin enthaltene Eisenzusatzimmissionen sind daher nicht mehr zu erwarten.

Von seiten der BI „Leise Gleise“ wurde unter Punkt 19.4 dieser fehlende Lückenschluss eingebracht und von seiten des Unterfertigten auch als „kritisch“ im Hinblick auf allfällige relevante Staubbelastung an den dahinterliegenden Flächen beurteilt. Der nunmehr erfolgte Lückenschluss deckt damit die Anforderungen des Einschreiters ab.

16. Stellungnahme des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik, Dr. Alfred Lintner

Auf der Seite 19 des UV-GA ist im Kapitel 3.1.2 im dritten Absatz ein Verweis auf einen Bericht falsch zitiert.

Dieser lautet:

„Im Bericht über die Begutachtung nach § 31a EisbG des Bauentwurfs „Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2009 (Bericht Nr.: LC/B 09/140 v. 04.05.2019) kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass gutachterseits gegen die vorgelegte ergänzende UVE bezüglich der Schutzgüter Lärm, Erschütterungen, Luft und Wasser keine Bedenken bestehen, da die Grenzwerte und Schutzziele des bereits genehmigten Bauprojektes eingehalten werden. Aus Sicht des Fachbereiches Eisenbahnbautechnik und Betrieb ist die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2010 gegeben.“

Und ist zu ersetzen durch:

„Im Bericht über die Begutachtung nach § 31a EisbG des Bauentwurfs Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2010 (Bericht Nr.: LC/B 10/164 v. 20.12.2010) kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass gutachterseits gegen die vorgelegte ergänzende UVE bezüglich der Schutzgüter Lärm, Erschütterungen, Luft und Wasser keine Bedenken bestehen, da die Grenzwerte und Schutzziele des bereits genehmigten Bauprojektes eingehalten werden. Aus Sicht des Fachbereiches Eisenbahnbautechnik und Betrieb ist die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2010 gegeben.“

Zur Stellungnahme von Frau Mag. Brigitte Euscher:

Aus eisenbahnbautechnischer und betrieblicher Sicht darf zu den in der Verknüpfung Baumkirchen zur Anwendung kommenden Hochgeschwindigkeitsweichen, welche mit $V=120$ km/h bzw. $V=160$ km/h befahren werden können, ausgeführt werden, dass durch das bewegliche Herzstück eine durchgehende Fahrkante gegeben ist und es dadurch zu keinem „Schlag“ bzw. „Ruck“ (keine Änderung des Rollradius beim Übergang Herzstück-Flügelschiene) beim Befahren des Herzstückes kommt. Die Schnellfahrweichen waren bereits Bestandteil des mit Bescheid 2002 genehmigten Projektes.

Die Betriebsgeschwindigkeit auf Bestands- und Neubaustrecke im Bereich der VK Baumkirchen bleibt gegenüber dem genehmigten Projekt mit $V_{\max}=160$ km/h bzw. $V_{\max}=200$ km/h unverändert.

Hinsichtlich Stand der Technik darf erneut auf den Bericht über die Begutachtung nach § 31a EisbG des Bauentwurfs „Bauliche und Betriebliche Maßnahmen 2010“ (Bericht Nr.: LC/B 10/164 vom 20.12.2010) verwiesen werden, worin bescheinigt wird, dass das Eisenbahnbauvorhaben dem Stand der Technik entspricht.

17. Stellungnahme des Amtssachverständigen für Lärm und Erschütterungen, Dipl.-Ing. Christoph Lechner

Zur Stellungnahme BI Leise Gleise Kundl / Dr. Stephan Bertel:

Zu 1)

Der Effekt in der Isophonenkarte ist aufgrund der Antragsmodifikation (Errichtung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Kundl) nicht mehr gegeben. Die Diskrepanzen zwischen eigenen Messungen und den ausgewiesenen Isophonen können wegen der fehlenden Messberichte nicht nachvollzogen werden. Im Begutachtungsvorgang erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit der Modellbildung zur Schallausbreitungsberechnung, welche zeigte, dass sämtliche im technischen Bericht Lärm beschriebenen Kalibriervorgänge vollständig abgebildet sind. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand als Konsequenz für eine unzureichende Modellbildung ist fachlich nicht nachvollziehbar.

Zu 2)

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Seite 35f der Vorgang der Abgrenzung des Untersuchungsraumes geschrieben. Der Bereich Kleinsöll ist ein solcher, bei dem die projektspezifischen Immissionen (ab Weiche 550 Richtung Westen) keine in Bezug auf die Immissionen aus der östlich gelegenen Bestandsstrecke relevanten Zusatzzmissionen verursachen.

Zu 4)

Die Reaktionszeit zwischen Überschreitung des Vorsorgewertes und dem Setzen allfälliger Maßnahmen ist ein Jahr. Unter Berücksichtigung realistischer Verkehrssteigerungen ist ein Überschreiten der festgeschriebenen Emissionswerte (ohne Vorsorgewert) innerhalb des Zeitraumes eines Jahres nicht zu befürchten

Zur Stellungnahme der Gemeinde Volders DI Wessiak:

Dem ist aus fachtechnischer Sicht nichts zu entgegenen.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Baumkirchen:

Die Evaluierung der derzeit empfundenen Lärmbelastung erfolgt im Rahmen der nach wie vor aufrechten Abnahmemessungen. Sollten sich daraus Abweichungen zu den dargestellten Immissionen ergeben, wird dies mit Sicherheit einer weiteren Bewertung durch den technischen und medizinischen SV unterworfen werden. Beim dzt. Ausarbeitungsstand ist die Befürchtung von Überschreitungen aber nicht gegeben.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Stans:

Die tatsächlich auftretenden Pegel von sekundärem Luftschall werden im Zuge der Abnahmemessungen erhoben und, sofern sie den projektsbezogenen Richtwert von 25 dB übersteigen, einer Bewertung zugeführt. Hinzuweisen ist, dass im Rahmen des Erschütterungsschutzes aktive Schutzmaßnahmen im Nachhinein nicht möglich sind.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Fiecht-Vomp:

Sachlich ist es richtig, dass beim Immissionspunkt Vom 2 bei der derzeitigen Prognosetiefe ein Maximalpegel für den sekundären Luftschall von 27 dB prognostiziert ist.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Stans – Inge Klumaier:

Siehe dazu Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Stans. Die genannte Autobahnlärm-schutzwand ist nicht Gegenstand des Projekts und kann daher in der akustischen Güte nicht beschrieben werden. Die Auswirkungen der Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit werden ebenfalls im Rahmen der Abnahmemessungen erfasst und bewertet.

Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Vomp:

Ich verweise auf die Stellungnahme zur Stellungnahme 250 im Rahmen der UVE-Auflage. Sämtliche mit der Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit auf 220 km/h verbundenen Auswirkungen an Lärm und Erschütterungen wurden in der UVE dargestellt und im UVGA bewertet.

Im lfd. Genehmigungsverfahren sind die Ergebnisse der Vibroscan-Versuche bereits eingeflossen und wurde daraus eine detailliertere Prognose erstellt. Der Nachweis der Wirksamkeit dieser Maßnahme erfolgt im Wege der Abnahmemessungen.

Zur Forderung, wonach der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit nur dann zugestimmt wird, wenn sichergestellt ist, dass 25 dB(A) niemals überschritten werden, ist festzustellen, dass die Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit ausschließlich Personenzüge betrifft, die für die maximalen Erschütterungsimmissionen verantwortlichen Züge sind nach wie vor die Güterzüge.

Zur Stellungnahme der BI Buch / Kellerer Georg:

Gegenstand des Verfahrens ist (u.a.) die Beschreibung, Bewertung und Beurteilung jener Auswirkung, welche sich aus dem geänderten Betriebsprogramm und aus der höheren Betriebsgeschwindigkeit ergeben. In diesem Zusammenhang erfolgte in der Umweltverträglichkeitserklärung eine Anpassung sowohl der aktiven als auch der passiven Lärmschutzmaßnahme, dies zur Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzung im Zusammenhang mit der SchIV wie auch zur Erreichung des maßnahmenauslösenden Schwellenwertes von 50 dB für den nächtlichen Beurteilungspegel. Wie aus dem UVGA ersichtlich ist, sind die getroffenen Maßnahmen geeignet, diese Genehmigungsvoraussetzungen zu erreichen. Für weitere Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich keine fachlichen Notwendigkeiten. Der Umstand, dass die vorliegenden Lärmmessungen vor bereits mehr als 12 Jahren durchgeführt wurden, stellt insofern keinen Mangel dar, da die Maßnahmenableitung aus einem kalibrierten Berechnungsmodell erfolgt, welches für die Betroffenen Immissionen ausweist, die sich auf die Maßnahmensetzung günstig auswirken.

Zur Stellungnahme von Frau Mag. Brigitte Euscher:

In der heute vorgelegten Stellungnahme werden eine Reihe rechtlicher Fragen berührt, welche aus erschütterungstechnischer Sicht weder beantwortet noch kommentiert werden. Im Folgenden wird zu jenen Punkten Stellung genommen, welche das UVGA im Fachgebiet Erschütterungen betreffen. Bezug genommen wird auf die vorliegende Absatznummerierung der Stellungnahme.

Zu 16)

Die Aussage ist unvollständig zitiert. Richtiggestellt wird, dass es sich bei der Genehmigungssituation im Bereich des Erschütterungsschutzes nicht um die Prognose 2010 sondern um die sogen. Maximalvariante handelt. Wesentlich im nicht zitierten Bereich ist, dass der Verbesserungseffekt wie im technischen Bericht Erschütterungen beschrieben, im Vergleich zur Ist-Situation (Ausgangszustand 2002) eintreten wird. Diese Aussage ist auch insofern zu relativieren, als dass bei der Genehmigungssituation mit Prognose 2010 das Betriebsprogramm aufgrund der lärmtechnischen Untersuchungen herangezogen wurde. Im Bereich der Erschütterung wurde die Maximalvariante eingereicht und beurteilt, welche sich in Bezug auf das nunmehr beantragte Betriebsprogramm Vollaustattung um einen Zug (Vollaustattung hat einen Zug weniger) unterscheidet. Legt man die damaligen Gleisbelegungen dem Vergleich zugrunde, so kann auch hier keine Verschlechterung prognostiziert werden.

Zu 18)

Wiederholend wird darauf hingewiesen, dass die Darstellung der allgemeinen Projektauswirkungen jene Bereiche betrifft, bei denen die projektsbezogenen Richtwerte eingehalten werden. Die gerügte zentrale Aussage stimmt genau für diesen Bereich. Dort wo die verfahrensgegenständlichen Immissionen diese Werte überschreiten erfolgt eine Darstellung bzw Gegenüberstellung der projektsbezogenen Immissionen und der Bestandsimmissionen in Form der nach dem Stand der Technik anzuwendenden Beurteilungskenngrößen für Erschütterungen und sekundären Luftschall.

Zu 28)

Dazu wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.3.2.1 im UVGA „Darstellung der Immissionen“ verwiesen. Die Frage der Auswahl der repräsentativen Gebäude wurde daher in der 1999 durchgeführten UVP bereits geklärt. Hinzuweisen ist, dass es sich nun um eine ergänzende UVP handelt.

Zu 52)

Unplausibel ist die Aussage, dass im Falle einer unterstellten Zumutbarkeit für die Ausgangssituation bei einer prognostizierten Verbesserung der Erschütterungssituation daraus unzumutbare Immissionen resultieren. Wenn es im derzeitigen Zustand zu keinen Beschwerden der jeweiligen Bewohner kommt so ist dies ein Indiz dafür, dass die prognostizierten Erschütterungsimmissionen von sehr ungünstigen Übertragungssituationen ausgehen.

Zu 56)

Die Verbesserung der Gesamtsituation resultiert in der Hauptsache aus der konkreten Gleisbelegung im Nahbereich der betroffenen Gebäude im Unterfeld. Darüber hinaus wurde auch die HGT für die Erschütterungsprognose in Rechnung gestellt. Hinzuweisen ist, dass in der ursprünglichen UVE der Maximalwert der Schwingstärke verursacht durch die höchst imitierenden Zugtypen als Beurteilungskenngröße verwendet wurde. Aus den jetzigen Darstellungen der aktuellen ÖNORM S 9012 entsprechend ergibt sich auch für den Höchstwert der bewerteten Schwingbeschleunigung eine Mittelwertbildung über die betrachteten Gleise.

Zu 58)

An dieser Stelle wird ausdrücklich festgehalten, dass es sich beim angewandten Prognoseverfahren um eines nach dem derzeitigen Stand der Technik handelt. Die Verifizierung der Prognoseergebnisse kann naturgemäß nur auf Basis von Messungen erfolgen.

Die Ermittlung der Schwingungskenngrößen erfolgte in der seinerzeitigen UVE zur Auswahl des maximal in Frage kommenden Erschütterungsschutzsystems. Im gegenständlichen Bereich wurde dieses System als Unterschottermatte ausgewiesen, dies wurde jedoch im Umfang großflächiger eingesetzt und in der Übertragungssituation durch die HGT verbessert.

Zu 76)

Ich verweise dazu auf die Ausführungen zu Punkt 3.3.2.4. des UVGA und hier insbesondere auf die betriebliche Definition eines schweren Masse-Feder-Systems nach österreichischer Diktion.

Zu 78)

Die Frage der Kosten gehen in der Legaldefinition des Standes der Technik (§ 9b EISbG) in der Weise ein, dass die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen ist. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass sich durch den Antragsgegenstand die zugrunde gelegte Ausgangssituation nicht negativ verändert.

Zur Stellungnahme GE Jenbacher GmbH & Co. OG:

Im Hinblick auf zu erwartende Erschütterungen ist die Einschreiterin insoweit betroffen, als dass sich eine Erhöhung der Zugfrequenzen durch das nunmehr beantragte Betriebsprogramm sowie durch die Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit gegeben. Aus dem Fachbeitrag „Erschütterungen zur UVE“ ist zu entnehmen, dass auch bei Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit für Personenzüge auf 220 km/h die Güterzüge jene Zugtype darstellen, welche die höchsten Erschütterungswerte verursachen. Nachdem die angesprochenen vereinbarten Grenzwerte sich auf die max. Erschütterungsimmissionen beziehen, ergeben sich hier keine Projektauswirkungen, die im Vergleich zum Genehmigungsstand eine abweichende Beurteilung der Immissionssituation ergeben. Die Vorschreibung von Herrn Prof. Schober bleibt in diesem Zusammenhang daher aufrecht. Zu dieser ist

zu bemerken, dass zwar grundsätzlich die messende Überwachung vorgeschrieben wurde, die Methode wie auch die Häufigkeit der Intensität nicht festgelegt ist.

Zu bedenken bei einem Dauermonitoring sind die im Betrieb auftretenden „Eigenschwingungen“, allenfalls notwendige Betriebsunterbrechungen zur Erfassung gesicherter Immissionswerte. Vom fachlichen Standpunkt ist es notwendig, die Arte und Intensität der messtechnischen Überwachungen im Sinne der Vorschriften von Herrn Prof. Schober dann festzulegen, wenn die Abnahmemessungen das zu erwartende Ausmaß der tatsächlichen Immissionen im Vergleich mit den einzuhaltenden Grenzwerten zeigen.

Eine allgemeine Festlegung von einem Dauermonitoring beim jetzigen Informationsstand ist vom fachtechnischen Standpunkt überschießend, die Durchführung entsprechender wiederkehrender messtechnischer Beweissicherungen ist auch im Sinne der Antragstellerin zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen (präventive Schadensvermeidung) vorteilhaft. Diesfalls ist eine Abstimmung mit der Einschreiterin obligatorisch.

Zur Stellungnahme RA Dr. Söllner für Gemeinden Breitenbach und Kundl:

Die Antragstellerin hat in der Dimensionierung sowohl der aktiven als auch passiven Schallschutzmaßnahmen einen Schwellenwert von 50 dB, angegebenen als nächtlicher Beurteilungspegel, beantragt und in der UVE realisiert.

Zu den eingereichten Projektmodifikationen:

Ausweitung des aktiven Schallschutzes im Bereich Kundl und Verzicht auf objektseitigen Schallschutz für Gebäudeöffnungen, welche einen nächtlichen Beurteilungspegel von 50 dB nicht mehr überschreiten.

Die im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgelegten ergänzenden Unterlagen wurden einer fachtechnischen Überprüfung im Hinblick auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Plausibilität unterzogen. Besonders ist darauf hinzuweisen, dass die Ermittlung sämtlicher Immissionen an den Gebäuden im selben Modell erfolgte, welches im Rahmen der Erstellung des UVGA eingehend geprüft wurde. Die fachliche Prüfung zeigte, dass die Immissionen dem Stand der Technik entsprechend ermittelt wurden und die Ableitung sowohl jener Gebäudeöffnungen – welche objektseitige Maßnahmen potentiell erhalten sollen – als auch jene, welche den Maßnahmen auslösenden Schwellenwert unterschreiten, richtig ermittelt wurden.

Durch die Projektsergänzung werden aus schalltechnischer Sicht sowohl die Vorgaben nach der SchiV eingehalten, als auch die maßnahmenauslösenden Schwellenwerte für den nächtlichen Beurteilungspegel von 50 dB vollständig berücksichtigt.

18. Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Sozialmedizin, Univ.-Prof. Dr. Walter Kofler

Zur Stellungnahme BI Leise Gleise (Kundl):

Ad 6)

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass oberirdisch geführte Trassen unter Einhaltung der gesundheitsrelevanten Grenz- und Richtwerte genehmigbar sind. Ob dies im Zuge des UVP-Verfahrens 1999 der Fall gewesen wäre, ist eine hypothetische Frage und aus heutiger Sicht und ohne zu beurteilende Grundlagen inkl. entsprechender Messungen nicht beantwortbar. Die Tiroler Intention, das Neubauprojekt und damit die beiden zusätzlich notwendigen Gleise der HLT soweit möglich unterirdisch zu verlegen, ist aus gesundheitlicher Sicht zu begrüßen.

Zur Stellungnahme Familie Euscher:

In der Stellungnahme der Familie Euscher werden rechtliche Fragestellungen berührt, deren Beantwortung nicht in den Aufgabenbereich des medizinischen SV fällt. Gleiches gilt für Fragen, die sich auf die Zuständigkeiten des SV für Lärm- und Erschütterungsschutz beziehen.

Zu 54) Keine Verschlechterung der Ausgangssituation:

Das verfahrensgegenständliche Projekt führt im Falle der Liegenschaft der Familie Euscher laut den Einreichunterlagen und den Aussagen des Sachverständigen für Erschütterungsschutz zu einer leichten Verbesserung der Erschütterungsproblematik. Eine, wenn auch geringfügige, Verbesserung der Situation durch das Projektvorhaben – unabhängig von der vorhandenen Gesamtbelastung – kann somit vom medizinischen SV nur begrüßt und nicht negativ beurteilt werden. Davon unberührt bleibt der Umstand einer gesundheitlich unzumutbaren Erschütterungsbelastung. Hinsichtlich der Rechtsgrundlage wird auf die Beurteilung der Behörde verwiesen.

Zu 70) Frage nach Abgrenzung Bestandsstrecke <-> NBS

Es handelt sich um eine Rechtsfrage.

Zur Stellungnahme Gemeindeamt Baumkirchen:

In der Einwendung der Gemeinde Baumkirchen sind keine an den Sachverständigen für Umweltmedizin gerichteten Fragen enthalten. Im Übrigen schließt sich der SV für Umweltmedizin den Aussagen des SV für Lärm- und Erschütterungsschutz an.

Zur Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG als Projektwerberin:

Von der Projektwerberin wurden sämtliche zwingenden Maßnahmen, die im UVP-Gutachten ausgeführt worden sind, im Wortlaut als Teil der ergänzenden Einreichunterlagen übernommen. Dadurch wurde allen zwingenden Auflagen Rechnung getragen.

Durch den mit den Gemeinden Breitenbach und Kundl abgeschlossenen privatrechtlichen Vertrag wurde die wesentlichste dringende Empfehlung des med. SV vollinhaltlich umgesetzt. Durch die Klarlegung, dass der nächtliche Verkehr mit Güterzügen auf der Bestandsstrecke um ca. 95 % gegenüber dem Jahr 2007 in der Nacht verringert wird, ist auch dieser Empfehlung – soweit dies derzeit abschätzbar ist – weitgehend Rechnung getragen worden.

Im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung wurde nachstehendes Dokument vorgelegt und der Verhandlungsschrift beigegeben:

263. Dienstbarkeitsvertrag über die Einräumung einer Tunneldienstbarkeit abgeschlossen zwischen der Brenner Eisenbahn GmbH und der GE Jenbacher GmbH & Co OHG

Die Antragstellerin hat zu ihrer mündlichen Stellungnahme nachstehende Dokumente vorgelegt, die der Verhandlungsschrift beigegeben werden:

- C. Stellungnahmen der Antragstellerin zu den Einwendungen im Verfahren aus technischer Sicht
- D. Unterlagen zum Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Am 27. September 2011 um 18:45 Uhr wird vom Verhandlungsleiter erklärt, dass die öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 43 Abs. 2 AVG vertagt wird. Als Zeitpunkt für die Fortsetzung der Verhandlung wird der 17. November 2011, 10:00 Uhr, bestimmt. Die fortgesetzte Verhandlung findet im selben Verhandlungslokal statt. Um auch jenen Beteiligten, die nicht bis zur Vertagung an der Verhandlung teilgenommen haben, die heute eingebrachten Stellungnahmen und Gutachten zur Kenntnis zu bringen und damit die Möglichkeit zur Stellungnahme zu erleichtern, wird die Verhandlungsschrift über den ersten Verhandlungstag abgeschlossen und nach den Bestimmungen des AVG zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Über die fortgesetzte Verhandlung wird eine gesonderte Verhandlungsschrift erstellt werden.

Der Verhandlungsleiter stellt durch Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen. Auf die Verlesung der Niederschrift wird einvernehmlich verzichtet.

Festgestellt wird, dass die Niederschrift elektronisch erstellt wurde. Die Niederschrift wird nach dem Ausdruck von den zu diesem Zeitpunkt noch anwesenden Personen unterfertigt.

Der Verhandlungsleiter schließt die Verhandlung am 27. September 2011 um 18:45 Uhr.

Rupert Holzerbauer
Dipl.-Ing Peter Hofer
Dr. Arnold Fink
Dipl.-Ing. Norman Schubert
drei weitere unleserliche Unterschriften

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2011-10-03T10:26:19+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
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	XVSftAyXBcHHp4SjphJRH2osN1YV7Llg7p5dZt1vgTFOn2kwtDKrOmnGa8BvTpmnT93HzPMDTaK95Up6AmJ4Q84MKAXfyRf2dFBTL+e86SXa1ciUuV6gAgfVFoBSVHCLBASdGnycg/J0Zy4ys2SgcqJv4tEsalyJJkMdwL9Djw=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	