



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:
Erdbergstraße 192 – 196
1030 Wien
Tel: +43 1 601 49 – 0
Fax: +43 1 711 23 – 889 15 41
E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at
www.bvwg.gv.at

W248 2194564-1/172E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Vorsitzenden Richter Dr. Matthias W. NEUBAUER und die Richterin Dr. Gabriele FISCHER-SZILAGYI als Beisitzerin sowie den Richter Dr. Werner ANDRÄ als Beisitzer über die Beschwerden

1. der Stadtgemeinde Leonding (BF1),

vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH und Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH

2. der Gemeinde Oftring (BF2),

vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,

3. der Gemeinde Pasching (BF3),

vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,

4. der Mag. XXXX (BF4),

5. des XXXX (BF5),

6. der XXXX (BF6) und

7. des XXXX (BF7),

die BF4 bis BF7 vertreten durch List Rechtsanwalts GmbH,

8. der XXXX (BF8) und

9. des XXXX (BF9),

die BF8 und BF9 vertreten durch Dr. Heigl & Partner Rechtsanwälte,

10. der " XXXX " (BF10),

11. der XXXX (BF11),

12. der XXXX (BF12),

13. des XXXX (BF13),

14. der XXXX (BF14),

15. des XXXX (BF15),

16. des XXXX (BF16),

- 17. der XXXX (BF17),
- 18. des XXXX (BF18),
- 19. des XXXX (BF19),
- 20. der XXXX (BF20),
- 21. des XXXX (BF21),
- 22. der XXXX (BF22),
- 23. der XXXX (BF23),
- 24. der XXXX (BF24),
- 25. des XXXX (BF25),
- 26. der XXXX (BF26),
- 27. des XXXX (BF27),
- 28. der XXXX (BF28),
- 29. der XXXX (BF29),
- 30. des XXXX (BF30),
- 31. der XXXX (BF31),
- 32. des XXXX (BF32),
- 33. des XXXX (BF33),
- 34. der XXXX (BF34),
- 35. der XXXX (BF35),

die BF10 bis BF35 vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,

- 36. des Mag. XXXX (BF36),
- 37. der XXXX (BF37),
- 38. der XXXX (BF38),
- 39. des XXXX (BF39),
- 40. des XXXX (BF40),
- 41. der XXXX (BF41),
- 42. des XXXX (BF42),

dieser vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH

43. des Dipl.-Ing. XXXX (BF43),
44. der XXXX (BF44),
45. des XXXX (BF45),
46. der XXXX (BF46),
47. des XXXX (BF47),
48. des XXXX (BF48),
49. des XXXX (BF49),
50. der XXXX (BF50),
51. des XXXX (BF51),
52. des XXXX (BF52),
53. des Ing. XXXX (BF53),
54. des XXXX (BF54),
55. der XXXX (BF55),
56. des XXXX (BF56),
57. des Ing. Mag. (FH) XXXX (BF57),
58. der Ing. Mag. (FH) XXXX (BF58),
59. des XXXX (BF59),
60. der XXXX (BF60),
61. der XXXX (BF61),
62. des Ing. XXXX (BF62),
63. des Dipl.-Ing. XXXX (BF63),
64. des XXXX (BF64),
65. des Ing. XXXX (BF65),
66. des XXXX (BF66),
67. des XXXX (BF67),
68. der XXXX (BF68),
69. des XXXX (BF69),

- 70. des XXXX (BF70),
- 71. des XXXX (BF71),
- 72. des XXXX (BF72),
- 73. der XXXX (BF73),
- 74. des XXXX (BF74),
- 75. der XXXX (BF75),
- 76. des XXXX (BF76),
- 77. des XXXX (BF77),
- 78. der XXXX (BF78),
- 79. der XXXX (BF79),
- 80. der XXXX (BF80),
- 81. des Ing. XXXX (BF81),
- 82. des Mag. XXXX (BF82),
- 83. des XXXX (BF83),
- 84. des XXXX (BF84),
- 85. der Mag. XXXX (BF85),
- 86. des XXXX (BF86),
- 87. des XXXX (BF87),
- 88. der XXXX (BF88),
- 89. der XXXX (BF89),
- 90. der XXXX (BF90),
- 91. des XXXX (BF91),
- 92. der XXXX (BF92),
- 93. des XXXX (BF93),
- 94. des XXXX (BF94),
- 95. der XXXX (BF95),
- 96. der XXXX (BF96),
- 97. des XXXX (BF97),

98. der XXXX (BF98),
99. der XXXX (BF99),
100. des XXXX (BF100),
101. des XXXX (BF101),
102. des XXXX (BF102),
103. der XXXX (BF103),
104. des XXXX (BF104),
105. der XXXX (BF105),
106. des Dipl.-Ing. XXXX (BF106),
107. des XXXX (BF107),
108. der XXXX (BF108),
109. des Dipl.-Ing. Dr. XXXX (BF109),
110. des XXXX (BF110),
111. des XXXX (BF111),
112. der XXXX (BF112),
113. des XXXX (BF113),
114. der Dr. XXXX (BF114),
115. des XXXX (BF115),
116. der XXXX (BF116),
117. des XXXX (BF117),
118. der XXXX (BF118),
119. des Dipl.-Ing. (FH) XXXX (BF119),
120. der XXXX (BF120),
121. des Ing. XXXX (BF121),
122. der XXXX (BF122),
123. der XXXX (BF123),
124. der XXXX (BF124),
125. des XXXX (BF125) und

126. des XXXX (BF126)

die BF45 bis BF126 vertreten durch Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH,

127. der XXXX " (BF127),

vertreten durch Haslinger / Nagele Rechtsanwälte GmbH,

gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 01.03.2018, ZI. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, betreffend die grundsätzliche Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz für das Vorhaben "HL-Strecke Wien-Salzburg, viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz-Marchtrenk km 190,300 - km 206,038 (205,700)" nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung vom 29.07.2019 bis 01.08.2019 zu Recht erkannt:

A)

Den Beschwerden wird gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG teilweise stattgegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, dass

I. in Spruchpunkt II. ("Vorhabensbestandteile") am Ende eingefügt wird:

* Unterlagen zum Änderungsantrag

- o Zusammenfassung und Maßnahmenbericht zu Projektänderung AE 01 (10-01.02)
- o Übersichtslageplan Projektänderung AE 01 (10-01.03)
- o Beschreibung der Projektänderung AE 01 (10-01.04)
- o Grafiken zu Projektänderung AE 01 (10-01.05)
- o Umweltbeurteilung der Projektänderung AE 01 - Emissionen und Immissionen (10-01.06)
- o Umweltbeurteilung der Projektänderung AE 01 - Siedlungswesen und Landschaft (10-01.07)
- o Umweltbeurteilung der Projektänderung AE 01 - Naturraum, Boden und Landschaftsplanung (10-01.08)
- o Projektänderung AE 01, Lärm - Ergebnis- und Maßnahmenplan Teil 1 (10-01.09)
- o Projektänderung AE 01, Lärm - Ergebnis- und Maßnahmenplan Teil 2 (10-01.010)
- o Projektänderung AE 01 - Differenzlärmkarte Prognose 2025, "AE 01 minus genehmigtes Vorhaben - Tag" (10-01.011)
- o Projektänderung AE 01 - Differenzlärmkarte Prognose 2025, "AE 01 minus

genehmigtes Vorhaben - Nacht" (10-01.012)

o Projektänderung AE 01, Pflanzen und deren Lebensräume - Maßnahmen, Blatt Ost (10-01.013)

o Projektänderung AE 01, Pflanzen und deren Lebensräume - Maßnahmen, Blatt Mitte (10-01.014)

o Projektänderung AE 01, Pflanzen und deren Lebensräume - Maßnahmen, Blatt West (10-01.015)

mit der Maßgabe, dass die Neuerrichtung des Ersatzretentionsraums Breitbrunn (Ifd. Nr. OM-34, Punkt 4.5.4.1 des Dokuments LIMA-UV-1010AL-00-0007-F00 "Beschreibung der Projektänderung AE01", Punkt 3.3.4.1 des Dokuments LIMA-UV-1010AL-00-0008-F00 "Grafiken zu Projektänderung AE01") entfällt.

II.1. die im Spruchpunkt IV.1. ("Bauphase") vorgeschriebenen Auflagen 50, 91 und 96, die im Spruchpunkt IV.2. ("Betriebsphase") vorgeschriebenen Auflagen 117a, 118 und 120a sowie die im Spruchpunkt IV.3. ("Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen") vorgeschriebene Auflage 34 entfallen.

II.2. folgende im Spruchpunkt IV.1. ("Bauphase") vorgeschriebenen Nebenbestimmungen wie folgt zu lauten haben:

Allgemeine Vorschriften

Die Allgemeine Vorschrift A.) lautet:

"A.) Der Baustellenverkehr hat, wann immer dies möglich ist, innerhalb der Baustelle in Längsrichtung im Baufeld zu erfolgen."

Fachgebiet Abfallwirtschaft:

Nach der Auflage 10 wird folgende Auflage 10a eingefügt:

"10a.) Das Abfallwirtschaftskonzept und das Baukonzept sind laufend fortzuschreiben und müssen auch die Änderungen, die sich in der Detailplanung bereits ergeben haben oder allenfalls noch ergeben werden, berücksichtigen."

Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser:

Auflage 29 lautet:

"29.) Bei geringmächtiger Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden. Dies gilt auch für Fahrbahnen auf den BE-Flächen. Vorbehaltlich weiterer Behördenaufgaben sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage mit Absperrvorrichtung geführt werden können."

Nach der Auflage 29 wird folgende Auflage 29a eingefügt:

"29a.) Flüssige, grundwassergefährdende Bauhilfsstoffe sind in Auffangwannen zu lagern, die so dimensioniert sein müssen, dass sie den Inhalt des leeren Containers aufnehmen können."

Auflage 31 lautet:

"31.) Allfällige Spritzbetonsicherungen bei Baugruben sind je nach Baufortschritt ehestmöglich wieder zu entfernen oder durch Perforieren wasserwegig zu machen."

Nach der Auflage 31 wird folgende Auflage 31a eingefügt:

"31a.) Sollten im Zuge der Herstellung des Bauwerkes Spundwände, die bis in den Grundwasserkörper hineinragen, eingebaut worden sein, sind diese nach Fertigstellung des Bauwerkes wieder vollständig zu ziehen, um einen freien Grundwasserabfluss zu gewährleisten."

Nach der Auflage 36 wird folgende Auflage 36a eingefügt:

"36a.) Bei Einleitung der Wässer in eine Vorflut oder einen Kanal sind die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft über die allgemeine Begrenzung von Abwasseremissionen in Fließgewässer und öffentliche Kanalisation (AAEV), BGBl. Nr. 186/1996, einzuhalten."

Nach der Auflage 39 werden folgende Auflagen 39a bis 39c eingefügt:

"39a.) Objekt LM21: Sollten im Zuge der Herstellung des Bauwerkes Spundwände, die bis in den Grundwasserkörper hineinragen, eingebaut worden sein, sind diese nach Fertigstellung des Bauwerkes wieder vollständig zu ziehen, um einen freien Grundwasserabfluss zu gewährleisten."

Um einen Anstau- bzw. einen Senkeffekt des Grundwassers um das Bauwerk zu vermeiden, ist um jenen Bauwerksteil, der in den Grundwasserkörper einbindet, eine Ringdrainage vorzusehen."

"39b.) Objekt LM22: Die oberströmige Grundwassernutzung P141 ist in das quantitative, die abströmige Grundwassernutzung P177 in das qualitative Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen."

"39c.) Beckenanlagen: Bei unzureichender Durchlässigkeit der natürlichen Bodenschichten im Bereich der Versickerungsbecken und Versickerungsmulden ist bei geringer Überdeckung mit dichten Schichten (< 2 m) eine Bodenauswechslung mit durchlässigem, inertem Material vorzunehmen. Bei großer Überlagerungsstärke (> 2m Überdeckung) sind Sickerschlitze bis in den durchlässigen Untergrund reichend herzustellen. Zur gesicherten Ableitung der Niederschlagswässer in die Sickerschlitze ist in diesem Fall unter dem Bodenfilter eine Drainageschicht, mit Vlies vom Bodenfilter getrennt, herzustellen. Die Detailbemessung hat auf Basis der Bodenuntersuchungen im Zuge der Ausführungsplanung zu erfolgen."

Fachgebiet Ökologie einschließlich Gewässerökologie:

Auflage 73 lautet:

"73.) Maßnahme N3: (a) Im naturschutzbehördlichen Verfahren ist dem / den Sachverständigen der Naturschutzbehörde ein Maßnahmenkonzept (Bericht und Pläne) vorzulegen, das folgende Anforderungen erfüllt:

(b) Alle Maßnahmen der Bau- und Betriebsphase werden konkret verortet (inkl. Schutzmaßnahmen, Biotopversetzung) und jede Maßnahmenfläche wird nur mit einer eindeutigen Bezeichnung benannt.

(c) Für alle Maßnahmenflächen wird der Ist-Zustand zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts dargestellt und begründet, wie eine naturschutzfachliche Aufwertung der Fläche erzielt wird. Eine Fläche ist nur als Maßnahmenfläche geeignet, wenn eine naturschutzfachliche Aufwertung stattfindet.

(d) Es ist der tierökologische Zielzustand für die (Wieder-)Herstellung der Tierlebensräume zu definieren. Es sind Zielarten zu definieren, die typisch für den jeweiligen Lebensraum sind, dort in hoher Stetigkeit vorkommen und leicht nachweisbar sind. Die Definition des Zielzustands ist eine Grundlage für das folgende Monitoring und die Beweissicherung.

(e) Schutzmaßnahmen sind auf die potenziell von Eingriffen gefährdeten Flächen einzuschränken. Flächen, auf denen aufgrund der großen Entfernung vom Vorhaben keine Auswirkungen zu erwarten sind, sind aus der Maßnahme herauszunehmen.

(f) Kann eine Maßnahme nicht auf der im Fachbeitrag (und auf etwaigen zugehörigen Plänen) verzeichneten Maßnahmenfläche umgesetzt werden, sondern muss diese an anderer Stelle realisiert werden, so ist im Maßnahmenkonzept darzustellen und der UVP-Behörde nachzuweisen, dass die geänderte Maßnahme zumindest eine gleichwertige naturschutzfachliche Aufwertung der Maßnahmenfläche wie durch die ursprüngliche Maßnahme vorgesehen, ermöglicht.

(g) Hochwertige Tier- und Pflanzenlebensräume, die an das Bauvorhaben angrenzen, sind im Maßnahmenkonzept planlich zu verorten, von der Umweltbaubegleitung (UBB) vor Baubeginn sichtbar abzugrenzen und während der Bauphase vor Beeinträchtigungen jeglicher Art, insbesondere vor Befahren, Ablagerung und Verunreinigung, zu schützen.

(h) Maßnahmen für das Neophytenmanagement sind festzulegen."

Auflage 76 lautet:

"76.) Für die Begrünung ist auf standortgerechtes Saatgut regionaler Herkunft zurückzugreifen. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende, geeignete Region zurückzugreifen. Pflanzen und Saatgut sind vor Baubeginn bei den Produzenten vorzubestellen, um deren Verfügbarkeit sicherzustellen. Bei der Begrünung von Trocken-, Mager-, Nasswiesen ist - sofern verfügbar - autochthones Saatgut zu verwenden (Rewisa zertifiziert oder gleichwertige Herkunftsgarantie). Jedenfalls ist die Entwicklung von mageren Standorten mit artenreichen, standortgerechten Samenmischungen anzustreben."

Auflage 77 lautet:

"77.) Fertiggestellte Teilbereiche sind nach Maßgabe des Bauablaufs umgehend zu rekultivieren, dabei sind insbesondere die ÖNORMen B2241 und L1210 und die Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT) anzuwenden."

Auflage 78 lautet:

"78.) Für die Bepflanzung und Begrünung ist eine Anwuchs- und Pflegephase mit einhergehender Kontrolle gemäß ÖNORM B2241 vorzusehen. Im Zuge der Detailplanung ist ein Pflegekonzept auszuarbeiten, den Genehmigungsbehörden auf Verlangen vorzulegen und der ausführenden Firma zu überbinden."

Auflage 81 lautet:

"81.) Durch die Fällung von Bäumen kommt es zum teilweisen Lebensraumverlust für Vogelarten. Zur Kompensation sind vor Baubeginn Vogelnistkästen im Umfeld des Vorhabens anzubringen. Art, Anzahl und Ort der Anbringung haben sich nach den festgestellten geschützten Arten im Vorhabensbereich (z.B. Tannenmeise und Schwarzspecht) zu richten und sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht freizugeben. Es ist darauf zu achten, dass geeignete Habitate, vor allem in Hinblick auf Nahrungsquellen, in unmittelbarer Nähe vorhanden sind."

Auflage 84 lautet:

"84.) Die Umweltbaubegleitung (UBB) hat dafür Sorge zu tragen, dass Amphibienwanderkorridore während der Wanderzeit der Tiere nicht ohne entsprechende Schutzmaßnahmen beansprucht werden. Die UBB ist auch für den Amphibienschutz auf der Baustelle verantwortlich. Bei Totfunden auf der Baustelle sind Amphibienwanderungen während der Bauphase mit der Verbringung von Amphibien mit geeigneten Maßnahmen z.B. mit Zaun-Kübel-Methode zu unterstützen."

Auflage 85 lautet:

"85.) Die für das Vorhaben in Bau- und Betriebsphase eingesetzten Leuchtkörper haben dem Stand der Technik, jedenfalls jedoch der ÖNORM O1052 zu entsprechen."

Auflage 86 lautet:

"86.) Entlang der Bahntrasse kommt es zur Beschattung durch Lärmschutzwände. Dort, wo Sonnplätze poikilothermer (wechselwarmer) Tiere betroffen sind, sind Ersatzlebensräume (Stein- und Totholzhaufen) gemäß der Publikation "Praxismerkbücher Kleinstrukturen" der "karch" (Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz) an geeigneten südexponierten Stellen im Maßnahmenkonzept vorzusehen. Art, Anzahl und Situierung sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht zur Umsetzung freizugeben."

Nach Auflage 86 wird folgende Auflage 86a eingefügt:

"86a.) Die Lebensräume der Zauneidechse entlang der Bestandsstrecke (Anhaltspunkt: Nachweise) sind ein Jahr vor Beginn der Bauarbeiten zwischen dem Beginn der Aktivitätsperiode im Frühjahr bis zum Ende ihrer jährlichen Aktivitätsperiode von einer Fachperson regelmäßig zu begehen und die Zauneidechsen dort schonend abzufangen. Die abgefangenen Tiere sind in Ersatzlebensräume zu übersiedeln. Diese Ersatzlebensräume sind z.B. in einem Umkreis von bis zu 2 km um die Eingriffsfläche auf naturschutzfachlich geringwertigen Flächen zwei Jahre vor Umsiedelungsbeginn anzulegen. Ausstattung: entsprechend dem Praxismerkblatt "Kleinstrukturen Steinhaufen und Steinwälle" der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz ("karch") oder vergleichbar.

Alternativ können gleichwertige, bereits bestehende, für die Zauneidechse geeignete Strukturen zum Aussetzen der abgefangenen Tiere verwendet werden (z.B. Belassen von Teilen der nicht mehr benötigten Trasse). Dazu muss jedoch vor der Umsiedelung sichergestellt sein, dass die ausgewählten Lebensräume nicht bereits weitgehend besetzt sind."

Auflage 87 lautet:

"87.) Für das wasserrechtliche Detailgenehmigungsverfahren ist ein umfassendes Beweissicherungs- und Monitoringprogramm zu erstellen. Dieses Beweissicherungs- und Monitoringprogramm ist von der UVP-Behörde zu genehmigen (beispielsweise wenn in der Betriebsphase Bahnwässer anfallen, die neben Unkrautbekämpfungsmitteln auch andere Stoffe wie Enteisungssubstanzen oder dergleichen enthalten können). Für das Monitoringprogramm sind daher - sofern erforderlich und zutreffend - gezielte Messungen in Hinblick auf die eingesetzten Substanzen in den Gewässern vorzusehen."

Auflage 89 lautet:

"89.) Zum Schutz der Jungfische und des Fischlaiches sind die Arbeiten im benetzten Querschnitt entweder außerhalb der Hauptlaichzeiten der Hauptfischarten durchzuführen, oder es müssen auswirkungsmindernde Maßnahmen, wie beispielsweise vorherige Abfischung des Fischbestands im betreffenden Gewässerabschnitt oder Besatz mit gewässertypischen Fischarten ergriffen werden, die vor ihrer Umsetzung von der Umweltbauaufsicht freizugeben sind."

Auflage 93 lautet:

"93.) Für Arbeiten in und an Gewässern haben die Baufahrzeuge in einem sauberen Zustand zu sein. Eine allfällig notwendige Reinigung (optische Beurteilung durch die Umweltbaubegleitung ist ausreichend) von Fahrzeugen hat auf einer entsprechend gesicherten Baustellenfläche (z.B. Baustellen-Tankstelle, Reifenwaschanlage oder vergleichbar gesicherte Fläche) derart zu erfolgen, dass keine gewässergefährdenden Stoffe in Gewässer oder in das Erdreich gelangen können."

Auflage 97 lautet:

"97.) Bei Rückbauten von Gewässerabschnitten sind die ursprünglichen Strukturen, sofern es sich um gewässerökologisch hochwertige Strukturen handelt, wiederherzustellen und nach Möglichkeit durch zusätzliche gewässertypische Strukturelemente weiter aufzuwerten."

Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Nach der Auflage 105 wird folgende Bedingung 105a eingefügt:

"105a.) Es sind Retentionsmaßnahmen am Breitbunnerbach auszuarbeiten, die zumindest eine Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um 4,0 m³/s herbeiführen, und sind diese Maßnahmen im Rahmen des Detailprojektes zur Bewilligung vorzulegen. Eine Umsetzung dieser Retentionsmaßnahmen hat dann zu entfallen, wenn durch ein umfassenderes, leistungsfähigeres Retentionsprojekt (Dritter) eine bessere Zielerreichung gewährleistet wird."

II.3. folgende im Spruchpunkt IV.2. ("Betriebsphase") vorgeschriebenen Auflagen wie folgt zu lauten haben:

Fachgebiet Lärmschutz:

Auflage 126.) lautet:

"126.) Die in der Projektänderung AE01 angeführten Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) sind unter Berücksichtigung der ergänzend zur Ausführung vorgeschriebenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorgeschriebenen Beweissicherungs- und Kontrollmessungen im Umfang und der Ausführung präzisiert und/oder erweitert, im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen."

Fachgebiet Humanmedizin:

Nach Auflage 126.) werden folgende Auflagen 126a.) bis 126e.) eingefügt:

"126a.) Zum Schutz vor erheblichen Belästigungen sind Schalldämmlüfter in Schlaf- und Kinderzimmer einzubauen, wenn der zu erwartende mittlere Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrt 65 dB und mehr an der Fassade erreicht und wenn die ortsübliche Schalleinwirkung in den Nachtstunden keine Spitzenpegel über 65 dB aufweist (ausgewiesen als A-bewerteter mittlerer Spitzenpegel, LA,1, gemessen in 1/2-stündlichen Perioden). Der Einbau ist durch den jeweiligen Liegenschaftsbesitzer in Auftrag zu geben, der Einbau hat durch eine Fachfirma zu erfolgen, die Kosten sind im Detail aufzuschlüsseln und die Nutzung der Zimmer ist nachzuweisen. Kein Anspruch besteht, wenn die betroffenen Zimmer anderweitig ausreichend mit Frischluft in den Nachtstunden versorgt werden können (z.B. über eine kontrollierte raumluftechnische Anlage)."

"126b.) Ab einem mittleren Spitzenpegel von 70 dB der lautesten Zugvorbeifahrt an der Fassade haben die Betroffenen Anspruch auf Einbau eines Schalldämmlüfters in Schlaf- bzw. Kinderzimmer. Der Einbau ist durch den jeweiligen Liegenschaftsbesitzer in Auftrag zu geben, der Einbau hat durch eine Fachfirma zu

erfolgen, die Kosten sind im Detail aufzuschlüsseln und die Nutzung der Zimmer ist nachzuweisen. Kein Anspruch besteht, wenn die betroffenen Zimmer anderweitig ausreichend mit Frischluft in den Nachtstunden versorgt werden können (z.B. über eine kontrollierte raumluftechnische Anlage)."

"126c.) Bei einem mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrt an der Fassade von 80 dB und mehr sind Schalldämmlüfter einzubauen, zusätzlich hat der Konsenswerber die Schalldämmwirkung bestehender Türen und Fenster von Wohn- und Schlafräumen zu überprüfen. Fenster und Türen von Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden sind gegen Schallschutzfenster und -türen auszutauschen, soweit bestehende Türen und Fenster nicht ausreichend Schutz gewähren."

"126d.) Bei einem mittleren Spitzenpegel von 95 dB der lautesten Zugvorbeifahrt und mehr ist kein ausreichend effektiver objektseitiger Schallschutz mehr möglich. Betroffene Objekte sind entweder abzulösen oder durch (zusätzlichen) aktiven Schallschutz zu schützen."

"126e.) Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benützungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen. Das Ergebnis der Detailuntersuchungen sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der Behörde zur Kenntnis zu bringen. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von 6 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist."

Fachgebiet Ökologie einschließlich Gewässerökologie:

Auflage 136 lautet:

"136.) Für die Betriebsphase sind stationäre Beleuchtungskörper, die UV-Licht nur minimal emittieren, wie etwa Natriumdampflampen, geeignete LED's oder dergleichen einzusetzen. Die Beleuchtungskörper sind effektiv nach oben und an den Seiten abzuschirmen, um in Summe die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten auf ein Minimum zu reduzieren. Die eingesetzten Leuchtkörper haben dem Stand der Technik, jedenfalls jedoch der ÖNORM O1052 zu entsprechen."

Fachgebiete Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Auflage 138 lautet:

"138.) Bis zur Inbetriebnahme ist ein Maßnahmen-Notfallplan auf Basis der "Risikoanalyse Grundwasserschutz - Punkt 5.5 organisatorische Maßnahmen" auszuarbeiten und dieser Plan mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) abzustimmen."

Fachgebiete Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik:

Auflage 140 lautet:

"140.) Im Bereich Pasching ist in der Detailplanung eine grundsätzliche räumliche Vorsorge im Bereich der Bahnanlagen zu beachten, um für eine bei erheblichem Bedarf allfällige nachträglich zu errichtende Haltestelle Pasching keinen wesentlichen verlorenen Aufwand zu haben.

Zur grundsätzlichen räumlichen Vorsorge ist das Gleisplanum so zu breit zu dimensionieren, dass im Falle der Errichtung der Haltestelle mit dem Inselbahnsteig für die dazu erforderliche Verschwenkung der Gleisanlagen (Platzbedarf für den Inselbahnsteig) ausreichend Fläche zur Verfügung ist. Ebenso sind die betroffenen Objekte (wie Unterführungen) so zu gestalten, dass diese für die dazu erforderliche Verschwenkung der Gleisanlagen nicht nachträglich verbreitert werden müssen."

II.4. folgende im Spruchpunkt IV.3. vorgeschriebene Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen wie folgt zu lauten haben:

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 12 lautet:

"12.) Es ist ein quantitatives und qualitatives hydrogeologisches Beweissicherungs-/Monitoringprogramm im Sinne der Ausführungen des Projektberichtes LIMA-UV-1010GG-00-0003-F00 (EZ 06-04.01) durchzuführen (gelb).

Dieses ist allerdings nach derzeitigem Planungsstand zumindest um die nachstehend angeführten Messstellen (grün) zu ergänzen:

*) soferne Abstichmessungen möglich sind!

Im Projektbericht LIMA-UV-1010GG-00-0003-F00 (EZ 06-04.01) sind für die angeführten Brunnen während der Bauphase keine Abstichmessungen mehr vorgesehen. Da solche sehr wohl vor Baubeginn durchgeführt werden sollen, während der Bauphase allerdings nicht mehr, wären diese Messungen mangels einer Vergleichsmöglichkeit sinnlos.

Soferne bei den vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie ergänzten Messstellen mit den quantitativen Messungen nicht bereits begonnen wurde, ist mit diesen mindestens ein Jahr vor den Erdbauarbeiten zu beginnen."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 13 lautet:

"13.) Bei sämtlichen in der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 12 angeführten Grundwassernutzungen sind während der Bauphase in monatlichen Abständen Abstichmessungen durchzuführen."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 22 lautet:

"22.) Diese qualitative Untersuchung ist im Gegensatz zu den anderen qualitativen Untersuchungen vorerst auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme des Rübenplatzes durchzuführen. Vom Ergebnis ist abhängig zu machen, ob die Untersuchungen weiter zu führen sind. Soferne auch nach 5 Jahren keine Parameterüberschreitungen gem. Bestimmungen des Anhanges 9 "Überwachung von Pestiziden gemäß TWV

und nichtrelevanter Metaboliten in Trinkwasser" des Österreichischen Lebensmittelbuchs - Codexkapitel / B 1 / Trinkwasser in der jeweils geltenden Fassung gegeben sind, sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Sollte jedoch eine Überschreitung eines Parameters festgestellt werden, ist von der Konsenswerberin die Behörde zu informieren, die über die weiteren Messungen und / oder allfällige Maßnahmen zu entscheiden hat."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 23 lautet:

"23.) Brunnen auf Grundstück Nr. . XXXX KG XXXX (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 24 lautet:

"24.) Der Brunnen auf GSt. XXXX KG XXXX ist in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen. Sofern dieser Brunnen baubedingt entfernt und ein Ersatzbrunnen hergestellt werden muss, ist dieser ebenfalls in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen und sind die Messungen dort fortzusetzen."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 25 lautet:

"25.) Brunnen P228 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 26 lautet:

"26.) Brunnen P102 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 28 lautet:

"28.) Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P129 oder P130 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 29 lautet:

"29.) Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P223 oder 224 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 31 lautet:

"31.) Brunnen P175 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 32 lautet:

"32.) Grundwassernutzung auf Grundstück . XXXX KG XXXX (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

II.5. in Spruchpunkt IV.4. ("Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren") des angefochtenen Bescheides die Vorgabe 3.) wie folgt lautet:

"3.) (W5.1) Im Zuge der Detailplanung jener Objekte, bei denen eine Wasserhaltung erforderlich ist, sind jene Maßnahmen im erforderlichen Detail zu beschreiben, die vor Einleitung in eine Vorflut, einen Kanal oder Versickerung zum qualitativen Schutz des Grundwassers erforderlich sind. Hierbei sind bei Versickerungen die Anforderungen an die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser heranzuziehen.

Bei Einleitung der Wässer in eine Vorflut oder in einen Kanal sind die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft über die allgemeine Begrenzung von Abwasseremissionen in Fließgewässer und öffentliche Kanalisation (AAEV) BGBl. Nr. 186/1996 einzuhalten."

III. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

IV. Die von der Projektwerberin während des Beschwerdeverfahrens eingereichte Projektänderung AE01, übermittelt mit Schreiben der Projektwerberin vom 20.06.2018 und eingeschränkt in der mündlichen Verhandlung am 30.07.2019, bildet einen untrennbaren Bestandteil dieses Erkenntnisses. Die UVP-rechtliche Grundsatzgenehmigung des Vorhabens erfolgt auf Grundlage auch dieser Projektunterlagen.

B)

Die ordentliche Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

1 Verfahrensgang:

1.1 Behördliches und verwaltungsgerichtliches Verfahren:

1.1.1 Antrag der Projektwerberin vom 22.12.2014:

Mit Eingabe vom 22.12.2014 stellte die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (im Folgenden: Konsenswerberin bzw. mitbeteiligte Partei) beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT; nunmehr Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [BMK]) den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie auf Erteilung der "Grundsatzgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000" und der "Trassengenehmigung gemäß § 3 Abs 2 HIG" für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz-Marchtrenk der HL-Strecke Wien-Salzburg, km 190,300 - km 206,038 (205,700)".

1.1.2 Behördenverfahren und angefochtener Bescheid:

Von der Behörde wurde aufgrund des eingebrachten Antrags das Ermittlungsverfahren durchgeführt.

Zur fachlichen Beurteilung des Vorhabens wurden Sachverständige aus den aus Sicht der Behörde für die Beurteilung des Vorhabens relevanten Fachbereichen beigezogen.

Der ursprünglich nur für Eisenbahnbautechnik bestellte Sachverständige wurde im Zuge der Erarbeitung des Prüfbuches auch mit der Beantwortung von Fragen aus dem Bereich Verkehrstechnik beauftragt.

Mit Edikt vom 01.03.2018 erfolgte die Erlassung des mit 01.03.2018 datierten Bescheides des BMVIT Zl. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, mit dem der ÖBB-

Infrastruktur Aktiengesellschaft die Grundsatzgenehmigung nach dem UVP-G 2000 für den viergleisigen Ausbau und die Trassenverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz-Marchtrenk km 190,300 - km 206,038 (205,700) erteilt und nach dem Hochleistungsstreckengesetz der Geländestreifen für das Vorhaben bestimmt wurde. Die Detailgenehmigungen für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes wurden den entsprechenden, noch gesondert durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten.

1.1.3 Beschwerden:

Gegen den Bescheid des BMVIT (im Folgenden: belangte Behörde), vom 01.03.2018, Zl. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 (im Folgenden: angefochtener Bescheid), wurden Beschwerden der im Spruch angeführten beschwerdeführenden Parteien eingebracht:

1.1.3.1 Beschwerden der BF1 und BF127

Mit fast wortidenten Schriftsätzen vom 03.04.2018 (BF1) und vom 13.04.2018 (BF127) erhoben die BF1 und die BF127 das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den angefochtenen Bescheid und brachten hiezu im Wesentlichen vor, dass die Projektunterlagen unvollständig und mangelhaft seien. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang die Heranziehung der bestehenden Lärmbelastung als "Nullplanfall"; nicht berücksichtigt werde, dass derzeit bereits eine Überbelastung bestehe, welche auch ohne Verwirklichung des gegenständlichen Projekts saniert werden müsse. Außerdem sei die in der "Prognose 2025" angegebene Zugzahl von 538 Zügen täglich zu hoch angesetzt, da diese Zuganzahl nicht ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen möglich sei. Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sei daher fehlerhaft. Kritisiert wurde weiters, dass den Berechnungen für die Lärmschutzwände die derzeit zulässigen Zuggeschwindigkeiten und nicht der "realistische Ist-Bestand" zugrundegelegt worden seien, während die tatsächlich möglichen und gefahrenen Geschwindigkeiten niedriger seien. Das prognostizierte Betriebsprogramm "2025+" sehe mit 577 Zügen pro Tag eine deutlich zu niedrige Belastung vor, da derzeit ca. 360 Züge pro Tag fahren würden und bei einem Ausbau von derzeit zwei auf vier Gleise in Zukunft "deutlich mehr als 720 Züge täglich" fahren könnten. Deshalb und auch wegen der in Zukunft zulässigen Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h sei die Lärmbeurteilung falsch. Weiters wurde kritisiert, dass das Vorhaben in unzulässiger Weise in die Flächenwidmung, die Stadtentwicklung und das Ortsbild von Leonding eingreife. Es habe keine ausreichende Variantenuntersuchung stattgefunden, und die drohende "Zerschneidung" des Stadtgebietes von Leonding sei nicht berücksichtigt worden. Der Sachverständige für Raumordnung habe sich insofern widersprüchlich geäußert, als er festgestellt habe, dass die Gestaltung des Umfeldes der Bahn in Leonding eine Herausforderung an die Gestalter darstelle, die funktionale Trennung des Raumes aber "nicht relevant" verstärkt werde. An anderer Stelle habe der Sachverständige in Bezug auf die Gemeinde Pasching die Zerschneidungswirkung sehr wohl als problematisch eingeschätzt und daher dort eine Verschwenkung der

Eisenbahntrasse zum Flughafen befürwortet. Dies müsse auch für die Stadtgemeinde Leonding (BF1) gelten, sodass das Vorhaben ohne eine Tieferlegung und Einhausung nicht bewilligt werden dürfe. Durch das Vorhaben komme es auch zu einer unzulässigen Beeinträchtigung durch Lärm, weil sich durch den viergleisigen Ausbau die zulässigen und möglichen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhen würden, was zu zusätzlicher Lärmentwicklung führen werde. In diesem Zusammenhang sei die belangte Behörde nicht ausreichend auf die Bauphase eingegangen. Die diesbezüglich von der Stadtgemeinde Leonding geforderten Auflagen seien von der belangten Behörde nur zum Teil berücksichtigt worden, und die zulässigen Schallpegel würden nur unzureichend begrenzt. Die von der belangten Behörde herangezogenen Vorgaben der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung - SchIV, StF: BGBl. Nr. 415/1993) würden nämlich nur einen Mindeststandard darstellen, und im besonderen Fall der Stadt Leonding (Kessellage, Zerschneidungssituation) sei eine Unterschreitung dieser Vorgaben notwendig, um Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm auszuschließen. Der in der SchIV vorgesehene "Schienenbonus" entspreche nicht mehr dem Stand der medizinischen Wissenschaft, und die Effekte von Bahnlärm würden wesentlich unterschätzt. Daher seien auch die Vorschriften im angefochtenen Bescheid nicht ausreichend. Diesbezüglich verwiesen die BF auf die "Night-Noise-Guidelines", in welchen kardiovaskuläre Effekte ab 55 dB nicht von der Natur des Lärms abhängig gemacht würden, und auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur "Dritten Piste" des Flughafens Schwechat, bei welcher kein "Schienenbonus" angewendet worden sei; der "Schienenbonus" sei daher auch im gegenständlichen Fall nicht gerechtfertigt. Auch der Freiraumschutz sowie die Vorbelastung durch anderen Verkehrslärm seien nicht ausreichend berücksichtigt worden, und eine Gesamtlärmbeurteilung sei rechtswidrig unterblieben. Das Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sei hinsichtlich Lärm, Feinstaub und elektrischer und magnetischer Felder (EMF) nicht ausreichend beachtet worden. Außerdem habe sich der BMVIT mit den Auswirkungen des Schienenlärms auf das Eigentum der Stadtgemeinde Leonding nur unzureichend auseinandergesetzt und berge das Vorhaben sicherheitstechnische Risiken (Brand- und Katastrophenschutz), da die vorliegenden Einreichunterlagen keine ausreichenden Angaben zu Maßnahmen im Zusammenhang mit Rettungsmaßnahmen, Maßnahmen der Brandbekämpfung sowie Maßnahmen bei technischen Einsätzen enthalten würden. Ein entsprechendes sicherheitstechnisches Konzept fehle. Die Stadtgemeinde Leonding habe eine machbare technische Alternative (Tieferlegung/Einhausung) vorgeschlagen, die jedoch von der Antragstellerin nicht untersucht worden sei, obwohl es sich dabei um eine realisierbare technische Alternative handle, die sogar schon im Einzelnen zwischen der Stadtgemeinde Leonding und der Konsenswerberin abgestimmt gewesen sei. Diese Variante sei aus mehreren Gründen (Trennwirkung, Lärm, städtebauliche Entwicklung, Landschaftsbild) vorteilhafter als das Einreichprojekt.

1.1.3.2 Beschwerde der BF2:

Mit Schriftsatz vom 03.04.2018 erhob die BF2 das Rechtsmittel der Beschwerde

gegen den angefochtenen Bescheid und brachte hiezu im Wesentlichen vor, dass die Trassenverschwenkung zur Anbindung des Flughafens Hörsching unzulässig sei. Der erforderliche Trassenvergleich samt Alternativenprüfung sei nicht erfolgt, obwohl er bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren vorzunehmen sei, weil schon hier die Trasse festgelegt werde und gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen sei, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Konsenswerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen seien. Der an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk vorgesehene Rübenverladeplatz sei überdimensioniert, nicht erforderlich und in der bewilligten Ausführung und Verkehrsanbindung nicht umweltverträglich. Eine Nutzung dieses Rübenverladeplatzes außerhalb der Rübenkampagne werde zu zusätzlichen Umweltbelastungen führen. Auch hinsichtlich der Straßenanbindung des Rübenverladeplatzes und hinsichtlich des Schutzes vor Staubbeeinträchtigungen und Lärm während der Betriebsphase des Rübenverladeplatzes seien notwendige Vorschriften im angefochtenen Bescheid unterblieben. Durch das Vorhaben komme es zu einer Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten und der Zugfrequenzen, wobei sowohl der "Nullplanfall" der "Prognose 2025+" (528 Züge pro Tag, zu hoch) als auch die im Bescheid aufgrund der Prognose angenommene Zuganzahl (577 Zügen pro Tag, zu niedrig) unrichtig seien. Es werde zu zusätzlichen, unzulässigen Lärmerhöhungen kommen. Situierung und Höhe der Lärmschutzwände seien nicht nachvollziehbar und jedenfalls nicht geeignet, einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten. Die belangte Behörde habe unzulässigerweise ausgeführt, dass die erforderlichen Höhen der Schallschutzwände von der Konsenswerberin festgelegt worden seien und die konkrete Gestaltung der Lärmschutzwände im Detailgenehmigungsverfahren erfolgen werde. Da gerade Höhe und Situierung von Lärmschutzwänden entscheidende Auswirkungen auf deren Wirksamkeit und damit auf den Schallschutz hätten, seien diese Fragen bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren zu beantworten. Die Anwendung des in der SchIV vorgesehenen "Schienenbonus" sei nicht gerechtfertigt. Außerdem verstoße der angefochtene Bescheid gegen das Immissionsminimierungsgebot.

1.1.3.3 Beschwerde der BF3:

Mit Schriftsatz vom 03.04.2018 erhob die BF3 das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den angefochtenen Bescheid und brachte hiezu im Wesentlichen vor, dass das Vorhaben der örtlichen Raumordnung von Pasching widerspreche. Durch die Trassenverschwenkung werde zwar das Zentrum von Pasching von Schienenverkehrslärm entlastet, doch würden in einer nicht ausreichenden Entfernung bzw. ohne ausreichenden Schallschutz bestehende Wohnobjekte durch die neue Trassenführung in unzulässiger Weise durch Lärm beeinträchtigt und auch die weitere Siedlungsentwicklung von Pasching erheblich eingeschränkt. Die bestehenden Planungen der Gemeinde seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Bereits in ihren Einwendungen vom 02.04.2015 habe die Gemeinde darauf hingewiesen, dass der seit 2001 rechtswirksame Flächenwidmungsplan Nr. 3 sowie das ebenfalls 2001 beschlossene örtliche Entwicklungskonzept Nr. 1 zwar im Jahr 2010 noch einmal als örtliches Entwicklungskonzept Nr. 2 beschlossen worden seien, aber die geplante Siedlungsentwicklung der Gemeinde Pasching nicht mehr

abbilden würden. Vielmehr sei mit Gemeinderatsbeschluss vom 26.06.2014 in der "räumlichen Entwicklungsstrategie Pasching 2030" ein zentraler Orientierungsrahmen der langfristigen Gemeindeentwicklung definiert worden; obwohl die entsprechenden Strategieunterlagen der Konsenswerberin seit August 2013 bekannt seien, habe diese sie in der Einreichung nicht berücksichtigt, und auch der angefochtene Bescheid gehe nicht auf die dadurch absehbare Entwicklung in Pasching ein. Auch der neu zu errichtende Rübenverladeplatz und dessen Umweltauswirkungen seien von der belangten Behörde zu wenig berücksichtigt worden und hätten nach Ansicht der BF3 jedenfalls in die Alternativenprüfung einbezogen werden müssen. Die Projektunterlagen seien mangelhaft; dies betreffe insbesondere die schalltechnischen Messwerte und Berechnungen und die Verkehrsannahmen. Durch das Vorhaben komme es zu unzulässigen Beeinträchtigungen durch Lärm und es werde gegen das Immissionsminimierungsgebot (insbesondere elektrische und magnetische Felder [EMF] und Feinstaub während der Bau- und Betriebsphase) verstoßen. Eine Behandlung der Bauphase sei im Verfahren weitgehend unterblieben. Wesentliche Szenarien (Transportrouten, Materialumschlag etc.) seien nicht behandelt bzw. im bekämpften Bescheid nicht hinreichend berücksichtigt worden. Auf die Einwendung unzulässiger Umweltauswirkungen und Beeinträchtigung öffentlicher Interessen durch Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub, Erschütterungen und Lichtimmissionen sowie die Ableitung und Versickerung verschmutzter Oberflächenwässer und Beeinträchtigung des Grundwassers in der Bauphase, durch Baustellenverkehr und Baugeschehen, sei nicht ausreichend eingegangen worden. Durch das Vorhaben werde in erheblicher - und unzulässiger - Weise in die Raumstruktur der Gemeinde Pasching eingegriffen. Der angefochtene Bescheid verweise diesbezüglich zu Unrecht auf das Detailgenehmigungsverfahren, obwohl diese Fragen bereits im Zuge der Grundsatzgenehmigung zu behandeln seien. Außerdem sei die vorgesehene Auffassung der Haltestelle Pasching unzulässig, da damit die Westbahn-Anbindung von Pasching verloren gehe. Die im angefochtenen Bescheid diesbezüglich vorgesehene "grundsätzliche räumliche Vorsorge" sei nicht ausreichend.

1.1.3.4 Beschwerde der BF4 bis BF7:

Mit gemeinsamem Schriftsatz vom 11.04.2018 erhoben die BF4 bis BF7 das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den angefochtenen Bescheid und brachten hiezu im Wesentlichen vor, dass es durch das Vorhaben zu unzulässigen Auswirkungen auf den nach strengsten Qualitätsanforderungen der nachhaltigen Landwirtschaft geführten landwirtschaftlichen Betrieb (Teeanbau) der BF4 bis BF7 komme. Während der Bauphase würden diese einen Totalverlust der ihnen zur Verfügung stehenden Teefläche erleiden, da die Pflanzen biologisch äußerst sensibel seien und nicht relevant mit Feinstaub belastet werden dürften. Auch während des Betriebes des Vorhabens komme es zu massiven Beeinträchtigungen des verbleibenden Landwirtschaftsbetriebes durch den geplanten Rübenverladeplatz, welcher auf Grundstücken der BF4 bis BF7 geplant sei. Es sei evident, dass schon bei einer minimalen Verschlechterung der derzeitigen Gegebenheiten eine Weiterführung des Betriebes der BF4 bis BF7 unmöglich sei, da die Grenzwerte des europäischen Arzneibuches nicht mehr eingehalten werden könnten. Hinsichtlich der bewirtschafteten Ackerfläche hätten die BF4 bis BF7 beim

Bezirksgericht Wels ein Beweissicherungsverfahren eingeleitet. Zur Bescheinigung der nachteiligen Effekte für die Kräuterproduktion wurde ein Gutachten vorgelegt. Aus dem im Behördenverfahren (nicht von den BF4 bis BF7) vorgelegten Gutachten von Professor XXXX ergebe sich, dass die "Variante Süd mit Verschwenkung zum Flughafen" nicht genehmigungsfähig sei. Außerdem sei die nachweislich lange vor der Einbringung der UVP-Unterlagen entstandene Darstellung und Beurteilung der Standorte für den Rübenverladeplatz falsch, da der bestehende Rübenverladeplatz Hörsching zu Unrecht ausgeschlossen worden sei und fälschlich davon ausgegangen worden sei, dass dieser aufgrund seiner Lage nördlich der Eisenbahntrasse nicht an das Schienennetz angeschlossen werden könne. Wahr sei vielmehr, dass der bestehende Standort Hörsching geeignet sei und angeschlossen bleiben könne. Die Rübenverladevorgänge könnten problemlos in der Zeit zwischen 22:45 Uhr und 6:16 Uhr durchgeführt werden, wenn kein Railjet und auch kein anderer Zug mit über 140 km/h im fraglichen Bereich der Westbahnstrecke verkehre. Dieses Zeitfenster sei für die Durchführung des Rübentransportes optimal. Außerdem sei die Rübenverladestation nicht als Eisenbahnanlage genehmigungsfähig, weil der Rübenverladeplatz für den Eisenbahnverkehr bzw. Eisenbahnbetrieb nicht notwendig sei und mit dem Eisenbahnverkehr bzw. Eisenbahnbetrieb auch nicht in einem solchen Zusammenhang stehe, dass ohne den Rübenverladeplatz ein geordneter Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht möglich sei. Da sohin der Rübenverladeplatz nicht als "Eisenbahnanlage" gewertet werden könne, sei auch eine Enteignung für die Errichtung des Rübenverladeplatzes unzulässig. Schließlich brachten die BF4 bis BF7 noch vor, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Grundwassers (durch bei der Rübenmanipulation entstehenden Feinstaub) sowie zu einer Gefährdung und Beeinträchtigung ihres Lebens und ihrer Gesundheit (durch Schall, Licht und EMF) komme.

1.1.3.5 Beschwerde der BF8 und BF9:

Mit Schriftsatz vom 11.04.2018 erhoben die BF8 und BF9 das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den angefochtenen Bescheid und sprachen sich im Wesentlichen gegen die Neuerrichtung des Rübenverladeplatzes an der geplanten, zum Großteil auf ihrem Grundstück XXXX der Liegenschaft EZ XXXX GB XXXX Marchtrenk BG Wels gelegenen Stelle aus. Der Standort für den Rübenverladeplatz sei nicht nur falsch ausgewählt, sondern auch noch falsch bemessen (dimensioniert) worden. Die Einstufung des Rübenverladeplatzes als Bahnnebenanlage und damit als Bestandteil des verfahrensgegenständlichen Vorhabens sei unrichtig. Die bewilligte Verkehrsanbindung des Rübenverladeplatzes sei nicht umweltverträglich und die belangte Behörde habe diesbezüglich zu Unrecht auf das Detailgenehmigungsverfahren verwiesen. Eine spätere Nutzung des Rübenverladeplatzes für andere Zwecke als die der Rübenverladung sei rechtswidrigerweise nicht ausgeschlossen worden. An Stelle des vorgesehenen Rübenverladeplatzes könnte auch eine Feldlagerung der Zuckerrübe vorgenommen werden; diese sei vorteilhafter und von Schwankungen (Rückgang) der Rübenproduktion unabhängig.

1.1.3.6 Beschwerde der BF10 bis BF126:

Mit gemeinsamem Schriftsatz vom 16.04.2018 erhoben die BF10 bis BF126 das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den angefochtenen Bescheid und brachten hierzu nach Ausführungen zum Verfahrensgang und zum "eigentlichen Sachverhalt" (der von der belangten Behörde nicht einmal ansatzweise so erhoben worden sei, dass die angefochtene Entscheidung damit begründet bzw. gerechtfertigt werden könne; in diesem Teil der Beschwerde wurde insbesondere ausgeführt, dass die eingereichte Verschwenkungsvariante nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse liege, nur geringe Vorteile gegenüber dem Bestandsausbau aufweise, massive Nachteile mit sich bringe und zu erheblich höheren Kosten führe) im Wesentlichen vor, es liege kein ordnungsgemäßer Antrag vor, da der verfahrenseinleitende Antrag von Personen unterfertigt worden sei, die dazu keine Befugnis gehabt hätten. Der "Antrag" existiere daher im rechtlichen Sinn gar nicht, sodass die belangte Behörde ihn zurückzuweisen gehabt hätte. Der angefochtene Bescheid sei aufgrund der erfolgten Trassenwahl bzw. Trassenfestlegung rechtswidrig und sogar verfassungswidrig. Der entscheidungsrelevante Sachverhalt sei von der belangten Behörde nicht ausreichend erhoben worden. Als Folge dessen werde das Recht der BF auf Eigentum verletzt. Wegen Verletzung der BF in ihren subjektiven öffentlichen Rechten sei das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht umweltverträglich und nicht konsensfähig, da die vorgenommene Trassenwahl bzw. Trassenfestlegung nicht nur aus "rein rechtlichen Gründen" rechtswidrig, sondern auch aus fachlicher Sicht nicht haltbar sei. Der Bestandsausbau sei insgesamt als günstiger zu bewerten als das Einreichprojekt, u.a. weil beim Bestandsausbau die Haltestelle Pasching erhalten bleiben könne. Außerdem sei der Bodenverbrauch des Einreichprojekts wesentlich höher, dieses Projekt greife gravierend in die landwirtschaftliche Nutzung ein und wirke sich wesentlich ungünstiger auf das Orts- und Landschaftsbild sowie die landschaftsbezogene Erholungsnutzung aus. Aus Gründen des Bodenverbrauchs, des Lärmschutzes, des Artenschutzes und des Hochwasserschutzes sei das Einreichprojekt nicht umweltverträglich. Etliche Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides (betreffend die Bauphase, die Betriebsphase und die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen sowie die Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren) seien nur unzureichend bestimmt und im Ergebnis nicht vollstreckbar und belasteten daher den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit.

Der angefochtene Bescheid verletze die Beschwerdeführer in ihren Rechten, und zwar in ihren einfach-gesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten, insbesondere durch die Errichtung und/oder den Betrieb und/oder den Bestand des Vorhabens der Konsenswerberin nicht gefährdet und/oder nicht belästigt zu werden, und/oder in ihren dinglichen Rechten, insbesondere in ihrem Eigentum betreffend Liegenschaften durch die Errichtung und/oder den Betrieb und/oder den Bestand des Vorhabens nicht gefährdet zu werden, und/oder, soweit es die BF10 anbelangt, auf Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, insbesondere wie sie im UVP-G 2000 statuiert seien, und/oder soweit es jene Beschwerdeführer betrifft, deren Einwendungen zurückgewiesen wurden, dass ihre Einwendungen in meritorische Behandlung genommen und über diese inhaltlich entschieden werde, respektive in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten, insbesondere auf Unverletzlichkeit des Eigentums (Art. 5 StGG; Art. 1 1. ZPEMRK), und/oder auf das

Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz (Art. 7 BVG; Art. 2 StGG), und/oder auf ein faires Verfahren (Art. 6 EMRK), und/oder auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter (Art. 83 Abs. 2 B-VG).

Die BF10 bis BF126 beantragten in ihrer gemeinsamen Beschwerde, bestimmte näher genannte "Sachverhaltsfeststellungen" zu treffen. Außerdem beantragten die BF zum Beweis ihres gesamten Vorbringens, insbesondere dazu, dass das gegenständliche Vorhaben der Konsenswerberin nicht umweltverträglich sei und dieses außerdem die BF in ihren subjektiven öffentlichen Rechten verletze, die Einholung von Gutachten von Sachverständigen betreffend die Fachgebiete Abfallwirtschaft, Erschütterungen, Forstwesen, Wald- und Wildökologie, Naturschutz, Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Wasserbautechnik und Oberflächengewässer, Humanmedizin, Luft und Klima, Lärmschutz, Boden, Agrarwesen, Ökologie einschließlich Gewässerökologie, Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter, Eisenbahntechnik, Verkehrstechnik, Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Luftfahrttechnik. Die BF stellen in diesem Zusammenhang weiters den Antrag, die nämlichen, vom Verwaltungsgericht letztlich beigezogenen Sachverständigen mögen vor allem auch mit einer gutachterlichen Beurteilung dazu beauftragt werden, ob bzw. dass jene zu den jeweiligen Fachgebieten von der von der belangten Behörde beigezogenen amtlichen und nichtamtlichen Sachverständigen erstatteten Vorschläge für behördliche Vorschriften, d.h. Nebenbestimmungen und vor allem Auflagen, die dann von der belangten Behörde in Spruchteil IV. "Nebenbestimmungen" des angefochtenen Bescheides übernommen worden seien, aus fachlicher Sicht nicht schlüssig, nicht nachvollziehbar und vor allem nicht vollstreckbar seien, d.h. dass sie den Verpflichteten aus fachlicher Sicht die Grenzen seines zulässigen Tuns nicht jederzeit und aktuell erkennen ließen und sie damit verbunden (auch) nicht geeignet seien, aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten, dass das Vorhaben nicht zuletzt auch nach Maßgabe des einschlägigen Standes der Technik umweltverträglich sei, und dass es durch das Vorhaben auch zu keinen Verletzungen von subjektiven Rechten, insbesondere jener, die die BF geltend gemacht haben, komme bzw. kommen könne. In diesem Zusammenhang stellten die Beschwerdeführer außerdem den Antrag, das zuständige Verwaltungsgericht möge diesbezüglich in jedem Fall andere amtliche bzw. nichtamtliche Sachverständigen als jene, die die belangte Behörde beauftragt habe, beiziehen, da die bereits von der belangten Behörde beigezogenen (amtlichen und nichtamtlichen) Sachverständigen zweifellos befangen seien, weil bzw. soweit sie ja vor allem auch ihre eigene bisherige Arbeit, d.h. die Schlüssigkeit ihrer eigenen Gutachten und hier vor allem der von ihnen selbst erstatteten Vorschläge für behördliche Vorschriften, insbesondere Nebenbestimmungen und hier vor allem Auflagen beurteilen müssten und diese ja als nur unzureichend erklären sollten.

Mit Schreiben vom 03.07.2019 teilte die Saxinger Chalupsky & Partner Rechtsanwältinnen GmbH dem Bundesverwaltungsgericht mit, die BF36 bis BF41 sowie die BF43 bis BF44 nicht mehr zu vertreten.

1.1.3.7 Beschwerdeanträge und Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht bis zur mündlichen Verhandlung:

Sämtliche BF beantragten, den Vorhabensantrag (nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung) abzuweisen. In eventu möge der Bescheid behoben und zur neuerlichen Erlassung eines Bescheides an die belangte Behörde zurückverwiesen werden.

Diejenigen BF, welche davon ausgingen, dass es keinen bzw. keinen ordnungsgemäßen Antrag der Konsenswerberin auf Erteilung der ihr erteilten Genehmigung(en) gebe (BF10 bis BF126), beantragten auch, den angefochtenen Bescheid ersatzlos zu beheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens mit Schreiben vom 07.05.2018 vor und beantragte in einem, die Beschwerden als unbegründet abzuweisen bzw. allenfalls als unzulässig zurückzuweisen. Sie äußerte sich auch (mit Schreiben vom 26.07.2018) zu den einzelnen Beschwerdepunkten.

Die Konsenswerberin erstattete nach Beschwerdemitteilung vom 09.05.2018 mit Schreiben vom 23.05.2018 eine Stellungnahme zu den erhobenen Beschwerden und beantragte die Zurück-, in eventu Abweisung sämtlicher Beschwerden nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

1.1.4 Antragsänderung vom 20.06.2018:

Mit Schreiben vom 20.06.2018 gab die mitbeteiligte Partei beim Bundesverwaltungsgericht Projektänderungen bekannt, die nach Angaben der Konsenswerberin auf der im Sinne einer Detailgenehmigung vertieften Darstellung des Vorhabens, geänderten rechtlichen Vorgaben und Grundlagen oder der Umsetzung von Auflagen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten (UV-GA) im Grundsatzgenehmigungsverfahren basieren. Für diese Projektänderungen ("Projektänderung AE01") stellte die ÖBB-Infrastruktur AG einen Änderungsantrag und legte Änderungsunterlagen vor, die im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes durch Sachverständige begutachtet wurden.

Die Projektänderungen umfassen im Wesentlichen folgende Punkte:

- * Änderung an Objekten (Eisenbahnbrücken, Straßenbrücken, Haltestellen, Gerinnewerkschlüssen etc.)
- * Änderung Straßenplanung (Straßenquerungen, Wirtschaftswege etc.)
- * Änderung Entwässerung (Versickerungs- und Retentionsbecken etc.)
- * Änderung Wasserbau (Gerinneverlegungen, Hochwasserschutzmaßnahmen)
- * Änderung Streckenausrüstung (Technikstationen, Schaltgerüste, Elektronische Stellwerke (ESTW) etc.).

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragte, das Bundesverwaltungsgericht möge die Änderungen des Vorhabens laut den vorgelegten Unterlagen genehmigen und insofern im das Beschwerdeverfahren abschließenden Erkenntnis aussprechen, dass die Änderungsunterlagen als untrennbarer Bestandteil der Projektunterlagen anzuerkennen seien.

Die im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 von den gerichtlich bestellten Sachverständigen zu dieser Antragsänderung erstellten gutachterlichen Aussagen sowie die Einreichunterlagen der ÖBB-Infrastruktur AG zum Änderungsverfahren wurden mit Edikt vom 19.12.2018 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie in zwei im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteten Zeitungen kundgemacht und von 19.12.2018 bis einschließlich 13.02.2019 beim Bundesverwaltungsgericht und bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 hatte jedermann die Möglichkeit, binnen acht Wochen, d.h. bis 13.02.2019 beim Bundesverwaltungsgericht zum Änderungsantrag und zu den gutachterlichen Aussagen eine Stellungnahme abzugeben.

Die Änderungsunterlagen und die dazu erstellten gutachterlichen Aussagen wurden auch im Internet auf der Homepage des Bundesverwaltungsgerichtes zur Einsichtnahme bereitgestellt.

Innerhalb der im Edikt vom 19.12.2018 gesetzten Frist langten Stellungnahmen der BF1, der BF10 - BF126 und der mitbeteiligten Partei beim Bundesverwaltungsgericht ein. Mit diesen Stellungnahmen wurden die gerichtlich bestellten Sachverständigen befasst.

Die BF1 beantragte zur Abgabe einer weiteren Stellungnahme eine Fristerstreckung zumindest bis 15.04.2019, da sie sich veranlasst sah, die durch den Änderungsantrag und durch die Gutachten aufgeworfenen Fragen unter Beiziehung von Gutachtern aufzuarbeiten, was binnen der vom Bundesverwaltungsgericht gesetzten Frist nicht möglich sei. Mit Schreiben vom 15.04.2019 wurde von der BF1 eine weitere Stellungnahme abgegeben, in welcher insbesondere die Forderung nach einer Tieferlegung und Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Gemeinde Leonding bekräftigt und durch einen Technischen Bericht "Konzept Einhausung Westbahnstrecke - Schutzwasserbau", datiert mit Dezember 2017, und eine vergleichende Kostenschätzung (Preisbasis: 01.01.2012; Stichtag: 30.01.2013) unterlegt wurde. In der Stellungnahme wurde vorgebracht,

* die Konsenswerberin zeichne ein verzerrtes Bild der von der BF1 verlangten Projektmodifikation (Tieferlegung und Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding); im Verfahren behauptete negative Auswirkungen der Tieferlegung würden von einem falschen Sachverhalt ausgehen und seien nicht zutreffend;

* das von der BF1 verlangte Alternativprojekt entspreche im Wesentlichen dem Einreichprojekt der Konsenswerberin, liege auf der selben Trasse und sei - ebenso wie der Änderungsantrag der Konsenswerberin - kein "Aliud";

* aufgrund jüngster (konkret zitierter) EuGH-Judikatur seien vom Bundesverwaltungsgericht entsprechende Ergänzungsgutachten einzuholen und es sei über das von der BF1 verlangte Alternativprojekt zu verhandeln;

* die Einwendungen der BF1 würden auf eine zwingend vorzunehmende Projektmodifikation iSd § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hinauslaufen, was sich aus einer

Gegenüberstellung des Einreichprojektes und des verlangten Alternativprojektes ergebe;

- * die Realisierung des Einreichprojektes würde zu einer unwiederbringlichen Zerschneidung des Ortsgebietes von Leonding führen;
- * das von der BF1 verlangte Alternativprojekt sei umweltverträglich und für alle Beteiligten vorteilhaft;
- * die Mehrkosten des Alternativprojektes würden eine verhältnismäßig geringe Überschreitung der bisher kalkulierten Gesamtkosten darstellen, die im Rahmen des Budgets eines derartigen Vorhabens liege, aber im Gegensatz zu den üblichen Kostenerhöhungen beim Bau beträchtliche Vorteile für alle Beteiligten (einschließlich ÖBB) mit sich bringe.

Zur Stellungnahme der BF1 vom 15.04.2019 äußerte sich die Konsenswerberin mit Schreiben vom 30.04.2019. Darauf replizierte wiederum die BF1 mit einem Schriftsatz vom 25.07.2019.

1.1.5 Bestellung von Sachverständigen, Gutachten:

Seitens des Bundesverwaltungsgerichtes (BVwG) wurden im Beschwerdeverfahren eine UVP-Koordinatorin (XXXX ZT GmbH, konkret XXXX , MAS ETH RP, MAS) sowie Sachverständige für die Fachbereiche

- * Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter (XXXX ZT GmbH, konkret Dipl.-Ing. XXXX),
- * Boden, Agrarwesen (Dipl.-Ing. XXXX),
- * Lärm (Ing. XXXX),
- * Ökologie einschließlich Gewässerökologie (XXXX ZT GmbH, konkret Dipl.-Ing. XXXX),
- * Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (MR Dipl.-Ing. XXXX),
- * Geologie und Hydrogeologie einschließlich Grundwasser (Univ. Prof. Dr. XXXX),
- * Eisenbahnbetrieb (BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., konkret Dipl.-Ing. Dr. XXXX),
- * Eisenbahnbautechnik (Dipl.-Ing. XXXX),
- * Erschütterungen (Univ. Prof. Dr. XXXX),
- * Luft und Klima (Dr. XXXX),
- * Humanmedizin (Dr. XXXX),
- * Abfallwirtschaft (Dipl.-Ing. Dr. XXXX),

* Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung (Ing. XXXX),

* Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie (Dipl.-Ing. XXXX) sowie

* Luftfahrt (Dipl.-Ing. XXXX , MPA, MBA)

bestellt bzw. beigezogen und mit der Erstellung von Gutachten zur Antragsänderung und zu den Beschwerdevorbringen beauftragt, soweit diese dem Gericht rechtlich relevant erschienen. Das Gericht bestellte fast durchwegs die selben Sachverständigen, die bereits im behördlichen Verfahren mit der Erstellung von Gutachten für die Behörde betraut waren.

Sämtliche Gutachter nahmen eine Beurteilung der Beschwerdevorbringen und der Antragsänderung aus Sicht ihres jeweiligen Fachbereiches vor.

Teilweise wurden von den Sachverständigen aufgrund der Befassung mit dem vom Bundesverwaltungsgericht vorgegebenen Fragenkatalog Auflagenvorschläge formuliert, welchen das Bundesverwaltungsgericht im Spruch der gegenständlichen Entscheidung weitestgehend gefolgt ist. Dies betrifft die Umformulierung/Ergänzung/Präzisierung der im angefochtenen Bescheid enthaltenen Auflagen 29, 31, 73, 76, 77, 78, 81, 84, 85, 86, 87, 89, 93, 97, 126 und 138 (nun 140), der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen 12, 13, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 31 und 32, der Vorgabe 3 hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren sowie die in die gegenständliche Entscheidung neu aufgenommenen Auflagen 10a, 29a, 31a, 36a, 39a bis 39c, 86a und 126a bis 126e.

Teilweise wurde von den Sachverständigen empfohlen, Nebenbestimmungen aus dem angefochtenen Bescheid entfallen zu lassen. Dies betrifft die im Spruchpunkt IV.1. ("Bauphase") vorgeschriebenen Auflagen 50, 91 und 96, die im Spruchpunkt IV.2. ("Betriebsphase") vorgeschriebenen Auflagen 117a, 118 und 120a sowie die im Spruchpunkt IV.3. ("Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen") vorgeschriebene Auflage 34. Auch diesen Empfehlungen ist das Bundesverwaltungsgericht im Spruch der gegenständlichen Entscheidung gefolgt.

Zeitgerecht vor Durchführung der Beschwerdeverhandlung wurden am 28.05.2019 bzw. am 04.06.2019 die zu der eingereichten Antragsänderung, zu den während der Ediktsfrist abgegebenen Stellungnahmen und zu den eingebrachten Beschwerden erstellten Gutachten sowie sämtliche von der Konsenswerberin mit ihrem Änderungsantrag vorgelegten Unterlagen an die Verfahrensparteien übermittelt.

Die Parteien wurden im Sinne des § 41 Abs. 2 AVG aufgefordert, binnen einer Frist von 4 Wochen alle ihnen bekannten Tatsachen und Beweismittel geltend zu machen.

Mit Schreiben vom 02.07.2019 machten die BF8 und BF9 von dieser Möglichkeit Gebrauch. In ihrer Stellungnahme setzten sich die BF8 und BF9 mit den gutachterlichen Äußerungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen zur Rübenkampagne und zur Verladung der Zuckerrüben auseinander und bestätigten diese im Wesentlichen. Sie sprachen auch verschiedene Aspekte des Rübentransports und der Feldlagerung an, die nach Ansicht der BF gewisse Vorteile

gegenüber dem im Projekt vorgesehenen Rübenverladeplatz habe. Die BF vertraten die Ansicht, dass die Verwertbarkeit ihres Grund und Bodens, ihrer einzigen beständigen Betriebssubstanz, durch das Projekt zumindest erheblich beeinträchtigt werde, weil Ernte-Totalausfälle zu befürchten seien. Dadurch sei ihr Eigentum an Grund und Boden gefährdet.

Mit Schreiben jeweils vom 03.07.2019 erstatteten die BF1, die BF127 sowie die BF10 bis BF35, der BF42 und die BF45 bis BF126 Stellungnahmen und unterlegten ihre Ausführungen jeweils durch sachverständige Äußerungen. Die BF1 und BF127 kritisierten, unterlegt durch eine Stellungnahme der XXXX, die gutachterlichen Ausführungen der Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin und vertraten insbesondere die Ansicht, dass der "Schienenbonus" nicht mehr dem Stand der Technik entspreche und auf das gegenständliche Vorhaben nicht mehr anzuwenden sei. Außerdem erklärten sie, auf die mit dem Änderungsantrag vom Juni 2018 beantragten Projektmodifikationen seien allfällige, seit der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren eingetretene Änderungen des Standes der Technik anzuwenden. Konkret genannt wurde in diesem Zusammenhang die ÖAL 28, "Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden" vom 01.01.2019.

Die Stellungnahme der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF126 bekräftigte bzw. wiederholte im Wesentlichen das bisherige Vorbringen. Sie beschäftigte sich mit der Trassenwahl, mit der Variantenprüfung und mit Aspekten des Lärmschutzes sowie der Humanmedizin. Es wurden abermals sämtliche Sachverständige, die bereits im Behördenverfahren tätig waren, für befangen erklärt und beantragt, im Beschwerdeverfahren zu sämtlichen Fachgebieten neue Sachverständige zu bestellen.

Am 25.07.2019 langte eine Stellungnahme der belangten Behörde zu den von den BF eingebrachten Stellungnahmen ein.

Am 26.07.2019 gab die BF1 eine weitere Stellungnahme (Replik auf die Stellungnahme der Konsenswerberin vom 30.04.2019) ab.

1.1.6 Mündliche Verhandlung:

Vom 29.07.2019 bis 01.08.2019 wurde die mündliche Beschwerdeverhandlung durchgeführt und wurden im Wesentlichen die einzelnen Fachgutachten sowie Sach- und Rechtsfragen erörtert. In der Verhandlung wurden von der UVP-Koordinatorin die Äußerungen der Sachverständigen zu dem von der BF1 vorgeschlagenen "Alternativprojekt" (Tieferlegung und Einhausung der Trasse im Bereich von Leonding) an den Richtersenat übergeben. Die darin enthaltenen Aussagen wurden von den Sachverständigen in ihren jeweiligen Fachbereichen präsentiert.

Zudem wurde allen Verfahrensparteien die Möglichkeit zur ausführlichen Stellungnahme gewährt.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung erklärte die Konsenswerberin, ihren Änderungsantrag vom Juni 2018 hinsichtlich der Neuerrichtung des

Ersatzretentionsraums Breitbrunn (laufende Nummer OM-34), wiedergegeben auf S. 60 (Punkt 4.5.4.1) der Beschreibung der Projektänderung AE01 [Dokument LIMA-UV-1010AL-00-0007-F00 "Beschreibung der Projektänderung AE01", grafische Darstellung unter Punkt 3.3.4.1 des Dokuments LIMA-UV-1010AL-00-0008-F00 "Grafiken zu Projektänderung AE01"], zurückzuziehen, und begründete dies damit, dass derzeit ein Hochwasserschutzverband in Gründung sei, der gemeindeübergreifende Hochwasserschutzmaßnahmen in Angriff nehmen werde. Aus Sicht der Konsenswerberin könne daher der Vorhabensbestandteil "Ersatzretentionsraum Breitbrunn" entfallen. Zu dieser teilweisen Antragszurückziehung formulierte der gerichtlich bestellte Sachverständige für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer einen Vorschlag für eine zusätzliche Nebenbestimmung, dem das Bundesverwaltungsgericht im Spruch des gegenständlichen Erkenntnisses gefolgt ist.

Ein Sachverständiger (Dipl.-Ing. XXXX) wurde in der mündlichen Verhandlung von mehreren BF als Sachverständiger für (Straßen-)Verkehrstechnik abgelehnt.

In der Beschwerdeverhandlung wurde hinsichtlich aller Fachbereiche gemäß § 39 Abs. 3 AVG das Ermittlungsverfahren geschlossen.

1.1.7 Weitere Eingaben nach der mündlichen Verhandlung:

Am 13.11.2019 und am 14.11.2019 wurde das Bundesverwaltungsgericht durch mehrere BF (konkret durch die BF10 bis BF35, den BF42 und die BF45 bis BF125) über eine Resolution der Gemeinde Pasching informiert, in welcher letztlich gefordert wurde, dass keine Verschwenkung der Westbahnstrecke zum Flughafen erfolgen solle, sondern der vierspurige Ausbau (allerdings unterirdisch) auf der Bestandstrasse durchgeführt werden solle. Dies erlaube die Erhaltung der Bahn-Haltestelle im Ort, sei eine qualitativ ausreichende Lösung für den Ort Pasching und biete durch die in der Resolution erstmals geforderte unterirdische Errichtung den größtmöglichen Schutz für Pasching.

Mit Schriftsatz vom 13.01.2020 übermittelten die BF1 und BF127 eine Stellungnahme und einen Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Nationalrates vom 11.12.2019, in welcher zwei Entschließungsanträge betreffend das gegenständliche Vorhaben behandelt wurden und einer davon auch angenommen wurde. Im angenommenen Entschließungsantrag habe der Nationalrat den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht, "eine Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Gemeindegebiet der Stadt Leonding in ökologischer, ökonomischer und technischer Hinsicht zu prüfen und verschiedene Varianten zur Abfederung einer möglichen Abnahme der Lebensqualität im nahen Schienenbereich mit exakten Kostenberechnungen zu entwickeln, um eine geeignete Entscheidungsgrundlage für eine eventuelle Aufnahme in den Rahmenplan für die ÖBB Infrastruktur AG zu entwickeln" und "darüber dem Nationalrat einen Bericht vorzulegen". Außerdem übermittelten die BF1 und BF127 ein gemeinsames Schreiben des Landeshauptmannes von Oberösterreich, des Landesrates für Infrastruktur des Landes Oberösterreich und der Stadtgemeinde Leonding vom 22.11.2019 an den Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG, aus dem sich ergebe, dass schon im März/April 2019 mit der Projektwerberin vereinbart worden

sei, dass die ÖBB die Differenzkosten der vorliegenden Tunnelvariante "500 m + 300 m" zur geplanten ÖBB-Trasse berechnen werde. Im Schreiben vom 22.11.2019 wurde um umgehende Übermittlung dieser Informationen ersucht.

Die BF1 und BF127 bekräftigten in ihrer Stellungnahme ihre bereits im Verfahren vertretene Ansicht, wonach der Konsenswerberin eine "Tunnelvariante" im Bereich der Stadtgemeinde Leonding vorliege und diese Variante im Beschwerdeverfahren von der Konsenswerberin darzustellen und vom Bundesverwaltungsgericht zu prüfen sei.

Mit einem weiteren Schriftsatz der BF1 und BF127 vom 29.01.2020 wurde der Schriftsatz vom 13.01.2020 ergänzt und insbesondere mitgeteilt, dass Gespräche der Stadtgemeinde Leonding mit den ÖBB betreffend eine "Variante Tieferlegung und teilweise Einhausung 300 m und 500 m" fortgeführt würden.

2 Feststellungen und Beweiswürdigung:

Die folgenden Feststellungen ergeben sich aus dem Verwaltungsakt, den Beschwerden und Stellungnahmen, den Gutachten im Beschwerdeverfahren sowie der mündlichen Beschwerdeverhandlung.

Die Vorhabensbeschreibung ergibt sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung, dem angefochtenen Bescheid und dem Änderungsantrag vom 20.06.2018.

2.1 Zur Beschwerdelegitimation und Rechtzeitigkeit der Beschwerden:

Der Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, wurde am 06.03.2018 mit Edikt (vom 01.03.2018), BMVIT-820.378/0001-IV/IVVS4/2018, bzw. durch Kundmachung dieses Ediktes in zwei in Oberösterreich weitverbreiteten Tageszeitungen, nämlich in den "OÖ Nachrichten" und in der "Kronen Zeitung", sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht.

Eine frühere Zustellung an die nunmehrigen Beschwerdeführer bzw. deren Rechtsvertreter erfolgte nicht.

Die erhobenen Beschwerden datieren vom 03.04.2018 (BF1, BF2, BF3), vom 11.04.2018 (BF4 bis BF7 sowie BF8 und BF9), vom 13.04.2018 (BF127) und vom 16.04.2018 (BF10 bis BF126). Es wurden somit alle Beschwerden innerhalb von sechs Wochen ab Kundmachung des Ediktes, d.h. vor dem 17.04.2018, erhoben.

Bei den Beschwerdeführern handelt es sich entweder um Standortgemeinden, um Bürgerinitiativen oder um natürliche oder juristische Personen, die durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben betroffen sein können und denen daher Beschwerdelegitimation zukommt.

2.2 Zum Vorhaben und Verfahrensgegenstand:

Gegenstand des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht bilden der angefochtene Bescheid, die mit dem Rechtsmittel der Beschwerde dagegen erhobenen Einwendungen sowie die mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft vom 20.06.2018 eingebrachte Antragsänderung (Projektänderung

AE01).

Die Antragstellerin beabsichtigt im Wesentlichen den viergleisigen Ausbau - mit abschnittweiser Neutrassierung - der bestehenden, derzeit zweigleisigen Westbahnstrecke im Abschnitt Linz - Marchtrenk.

Das Vorhaben verfolgt die Projektziele

- * Erhöhung der Streckenkapazität durch Errichtung einer viergleisigen, elektrifizierten Neu-baustrecke (HL-1-Strecke für Fernverkehr und HL-2-Strecke für Regionalverkehr) mit Hoch-leistungsstreckencharakter als Teil eines europäischen und österreichischen Hauptkorri-dors der Eisenbahn,
- * Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (HL-1-Strecke) auf Vmax 230 km/h zur Fahr-zeitverkürzung im Personenfernverkehr,
- * Anbindung des Flughafens Linz an die Westbahn durch Trassenführung über den Flughafen mit Errichtung eines attraktiven Nahverkehrsknotens,
- * Eignung der HL-1- und der HL-2-Strecke für Mischverkehr (internationaler und nationaler Personenfernverkehr rund Personennahverkehr im Großraum Linz sowie internationaler und nationaler Güterverkehr),

wodurch von der Konsenswerberin das Erfordernis des Vorhabens begründet wird.

Durch die Realisierung des Vorhabens werden auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verankerte Aspekte der langfristigen verkehrspolitischen Zielsetzungen und die genannten wesentlichen (eisenbahnbetrieblichen) Projektziele erreicht.

Der gegenständliche Streckenabschnitt Linz-Marchtrenk ist Teil der Eisenbahnstrecke St. Pölten-Attnang/Puchheim, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. Nr. 370/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde. Es handelt sich folglich auch beim verfahrensgegenständlichen Abschnitt um eine Hochleistungsstrecke. Der viergleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes dient der Umsetzung langfristiger verkehrspolitischer Zielsetzungen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verankert sind. Auf europäischer Ebene ist das Vorhaben Teil des Kernnetzes iSd Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (TEN-V Leitlinien), konkret Teil des Vorrangigen Vorhabens (Priority Project, PP) "Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava (TEN-T PP 17)" (vgl. Beschluss der EU-Kommission vom 07.07.2010, 661/2010/EU, Anhang III Z 17). Die TEN-V Leitlinien definieren in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknoten. In diesem Kernnetz ist auch der Korridor Rhein - Donau und der Knoten Linz - Wels als "comprehensive node" enthalten. Gemäß TEN-VO EU 1315/2013 (Anhang II Teil 2) sollen alle Hauptflughäfen bis 2050 an das Schienennetz, vorzugsweise das Hochgeschwindigkeitsnetz, angebunden werden. Der Flughafen Linz ist zwar Teil

des TEN-Gesamtnetzes (siehe Karte Anhang I 5.3 und 5.4 der Verordnung 1315/2013/EU), aber kein Hauptflughafen, sodass die vom von den BF10 bis BF126 beauftragten Sachverständigen Dipl.-Ing. XXXX vertretene Ansicht, wonach die Verordnung zu den TEN-Leitlinien der EU nicht "zum Anschluss des Flughafens in Form der Trasse SUE4" verpflichtet (Fachgutachterliche Begründung der Bescheidbeschwerde vom April 2018, S. 9), - abgesehen davon, dass es sich dabei um eine rechtliche Beurteilung handelt, die dem Sachverständigen nicht zusteht - durchaus zutrifft; es kann der im angefochtenen Bescheid (S. 149) vertretenen Ansicht aber auch nicht entgegengetreten werden, wonach die Anbindung eines Knotenpunktes des TEN-T Gesamtnetzes (Flughafen Linz) an das europäische TEN-T Kernnetz den Intentionen der genannten Verordnung entspricht.

Die nationale Bedeutung des Vorhabens ergibt sich aus dem Zielnetz 2025+ und dem dort prognostizierten Verkehrsaufkommen. Im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (<https://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internetltgbeilagen/Beilage%201489/2008%20-%20Ausschussbericht%20-%20Subbeilage.pdf?id=8739&n=1489&j=2008>, S. 35, letztes Abfragedatum 04.04.2020) wird die Notwendigkeit der Weiterführung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn besonders betont ("Insbesondere im Ballungsraum Linz (St. Valentin - Linz - Wels, ...) ist durch Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, dass bei Überlagerung des Güterverkehrs mit dem Personennah- und Fernverkehr Beeinträchtigungen der Transportqualität vermieden werden"). Auch im "Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz", Stand: Februar 2013, ist der "Bahnausbau gemäß Beschlüssen und Planungen des Landes", u.a. der 4-gleisige Ausbau der Westbahn, grafisch dargestellt. (https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20SVD%20Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf, S. 18, letztes Abfragedatum 04.04.2020).

Aufbauend auf dem "Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz" wurde 2018 das Mobilitätsleitbild für die Region Linz ("Kumm steig um") auf der Homepage der OÖ Landesregierung veröffentlicht (<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/212389.htm>, letztes Abfragedatum 04.04.2020). Dieses Mobilitätsleitbild beinhaltet vor allem die Ziele und Maßnahmen, die das Land Oberösterreich und die Stadt Linz gemeinsam als besonders wichtig ansehen und erarbeiten wollen. Im Handlungsschwerpunkt 8 "Die Region Linz als Verkehrsknoten ertüchtigen" wird als Maßnahme für den Ausbau von Schiene und Straße der "Viergleisige[r] Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels über den Flughafen Hörsching" ausdrücklich angeführt (https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20SVD%20Abt_GVoeVerk/mobilitaetsleitbild_kumm_steig_um.pdf, S. 47, letztes Abfragedatum 04.04.2020). Der 4-gleisige Ausbau der Westbahn Linz - Wels als Maßnahme wird weiters auch im Handlungsschwerpunkt 1 ("Den ÖV als Rückgrat der Mobilität ausbauen") auf Seite 36 genannt.

Es besteht daher aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes kein Zweifel daran, dass der 4-gleisige Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk mit Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching im deklarierten Interesse des Landes Oberösterreich und der Region Linz liegt.

Das Vorhaben beginnt im Gemeindegebiet von Leonding bei Bestandskilometer 190,300 am Ende des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes, wo es an das bereits gemäß UVP-G 2000 und EisbG genehmigte Projekt "Linz Hbf. - Westseite inkl. LILO" (Bescheid der BMVIT vom 23.12.2013, BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013) anschließt. Die Trasse folgt im Gemeindegebiet von Leonding der Bestandsstrecke (= HL-2-Strecke), wobei die Gleise der (neuen) HL-1-Strecke nördlich des Bestandes (rechts der Bahn) zugelegt werden. Die Linzer Lokalbahn (LILO) wird in diesem Bereich verlegt und somit an die neue Westbahntrasse angepasst, wobei die Änderungen an der LILO nicht Teil des beschwerdegegenständlichen Vorhabens sind. Die Haltestelle Leonding der Westbahn wird inklusive Park & Ride-Anlage neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Ebenso wird die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn (LILO) neu errichtet.

Vor der Unterführung der L1227 Paschinger Straße schwenkt ab ca. Projekt-km 193,9 die neue, 4-gleisige Trasse nach Süden vom Bestand ab und führt an den Flughafen Hörsching (blue danube airport Linz) heran. Eine hochwertige Anbindung des Flughafens Hörsching ist im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (S. 113) als "erforderliche Infrastrukturmaßnahme" ausdrücklich vorgesehen (6.3.11. Planungsübereinkommen regionaler Schienenverkehr Bund - Land, Maßnahme 13: "Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Vöcklabruck, einschließlich der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching."). Im Bereich des Flughafens Hörsching wird eine neue Haltestelle (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen) inklusive Park & Ride-Anlage und das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Hörsching errichtet. Nördlich der Trasse wird in diesem Bereich in Parallellage die neue Umfahrung Pasching - Abschnitt West (als Ersatz für die L533 - Flughafenstraße) realisiert. Nach dem Flughafen Hörsching schwenkt die Trasse wieder an den Bestand. Im Anschwenkbereich der Trasse an den Bestand werden die bestehenden Anschlussbahnen Schenker und Bundesheer an das gegenständliche Vorhaben lagemäßig angepasst.

Die Verschwenkungstrasse zum Flughafen Hörsching ersetzt eine Trassenführung auf der derzeit bestehenden Eisenbahntrasse, die in diesem Bereich zur Gänze aufgelassen wird. Die Konsenswerberin hat sich nach Durchführung des Trassenauswahlverfahrens für die letztlich eingereichte Verschwenkungslösung (Variante SUED4-RV) entschieden, weil diese Variante nach Ansicht der Konsenswerberin gegenüber der als annähernd gleichwertig bewerteten Variante BEST4 (Bestandsausbau) verschiedene, in der Einreichung (Einlagezahl 02-01.02 Trassenauswahlverfahren) dargestellte Vorteile aufweist. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die Variante SUED4 während der Bauphase deutlich geringere Auswirkungen auf die Betriebsführung hat, leichter verwirklicht werden kann und im Bereich Pasching/Hörsching das Siedlungsgebiet von Lärm und Erschütterungen entlastet.

Ab der Unterführung der B133 Theninger Straße (ca. Projekt-km 200,5) verläuft die Trasse wieder weitestgehend im Bestand. Die Gleise der HL-2-Strecke werden in diesem Bereich auf der Südseite (links der Bahn) der Bestandsstrecke (= HL-1-Strecke) zugelegt. Die Haltestelle Oftring wird inklusive Park & Ride-Anlage im Zuge des gegenständlichen Projektes neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und

barrierefreien Zugängen). Als Ersatz für den entfallenden Rübenverladeplatz im Bereich des Bahnhofs Hörsching wird ein neuer Rübenverladeplatz an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk (ca. Projekt-km 203,5 links der Bahn) errichtet. Die bestehende Schleife Traun - Marchtrenk wird geringfügig in der Lage angepasst und bei Projekt-km 204,9 in das Gleis 1 der HL-2-Strecke angebunden. Unmittelbar vor dem Projektende wird das Unterwerk Marchtrenk links der Bahn neu errichtet. Das Vorhaben endet in Projekt-km 206,038 (entspricht Bestands-km 205,700) vor dem Bahnhof Marchtrenk, wo in weiterer Folge das noch in Planung befindliche Projekt "Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Marchtrenk - Wels Fbf - Wels Hbf" anschließen wird.

Das gegenständliche Vorhaben wird in drei Teilräume gegliedert:

- * Teilraum Linz - Leonding (ca. km 190,3 - ca. km 193,5)
- * Teilraum Pasching - Hörsching (ca. km 193,5 - ca. km 200,1)
- * Teilraum Oftering - Marchtrenk (ca. km 200,1 - ca. km 206,0).

In der Umweltverträglichkeitserklärung (u.a. Einlagezahl 01-01.04 Umweltverträglichkeitserklärung Zusammenfassung, S. 21 ff.) sind diese Teilräume näher beschrieben.

Die Antragsänderung AE01 vom 20.06.2018 (siehe unter Punkt 1.1.4.) ist in den von der Konsenswerberin vorgelegten, vom Bundesverwaltungsgericht mit Edikt kundgemachten und mit der Ladung für die mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht nochmals vollständig an alle Verfahrensparteien übermittelten Änderungsunterlagen detailliert beschrieben bzw. grafisch dargestellt. Die vorgesehenen Projektänderungen wurden durch die gerichtlich bestellten Sachverständigen geprüft, wobei alle Sachverständigen zu dem Ergebnis gekommen sind, dass es sich aus dem Blickwinkel des jeweiligen Fachbereiches nicht um wesentliche Änderungen handelt.

Konkret betrachtete der Sachverständige für den Fachbereich Luftfahrt die dargestellten Änderungen als irrelevant, da der Fachbereich durch die Änderungen nicht berührt ist.

Die Fachbereiche Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik; Eisenbahnbetrieb; Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Licht und Beschattung; Luft und Klima; Abfallwirtschaft und Boden; Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie; werden durch einzelne Änderungen berührt, diese Änderungen haben aber nach Ansicht der Sachverständigen keine Wirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G bzw. deren integrative Betrachtung. In diesen Fachbereichen wurden daher von den Sachverständigen aufgrund der Antragsänderung auch keine neuen zwingenden Maßnahmen für erforderlich gehalten.

Der Fachbereich Erschütterungen wird durch die Projektänderung berührt. Der Sachverständige stellte zusammenfassend fest, dass die Maßnahmen und Wirkungen, die durch die Änderungen bewirkt werden, den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung des behördlichen Grundsatzgenehmigungsverfahrens

entsprechen und keine weiteren zwingenden Maßnahmen erforderlich sind.

Der Fachbereich Lärmschutz wird durch die Projektänderungen berührt. Der Sachverständige stellte zusammenfassend fest, dass die Kriterien des UVP-G jedenfalls weiter erreicht werden, da die schalltechnischen Wirkungen der Änderungen im Vergleich zu den Ergebnissen im Umweltverträglichkeitsgutachten aufgrund der vor allem im Teilabschnitt Linz-Leonding erreichten Reduzierung der Lärmimmissionen deutlich günstiger zu beurteilen sind (zu den konkreten Verbesserungen vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Änderungen, S. 43). Der Sachverständige schlug die Anpassung einzelner Maßnahmen vor.

Der Fachbereich Humanmedizin wird aufgrund der Vorhabenänderung grundsätzlich berührt, doch sah der Sachverständige keine Widersprüche zu den Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten; dennoch erkannte er Konkretisierungsbedarf bei den Spitzenpegeln und trug diesem Bedarf durch die Empfehlung ergänzender zwingender Maßnahmen Rechnung.

Der Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwasser wird durch die Änderungen des Vorhabens grundsätzlich berührt. Die Wirkungen der Änderungen entsprechen nach Ansicht des Sachverständigen jedoch den Kriterien des UVP-G, sodass aufgrund des Änderungsantrages keine zusätzlichen zwingenden Maßnahmen zu empfehlen waren.

Der Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser wird durch die Änderung des Vorhabens berührt. Es besteht nach Ansicht des Sachverständigen kein Widerspruch zu den Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten, da die Wirkungen der Änderungen den Kriterien des UVP-G entsprechen. Um allenfalls mögliche schutzgutrelevante Wirkungen hintanzuhalten, wurden vom Sachverständigen eine zwingende Maßnahme und eine Beweissicherungsmaßnahme vorgeschlagen.

Auch der Sachverständige für den Fachbereich Ökologie (einschließlich Gewässerökologie) kam zum Schluss, dass die Antragsänderung zu keinen geänderten Einstufungen der Eingriffserheblichkeit führt. Es kommt zu keinen Widersprüchen zu den Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten. Vom Sachverständigen wurden keine weiteren zwingenden Maßnahmen formuliert.

Die Sachverständigen für die Fachbereiche Boden und Agrarwesen und Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter haben festgestellt, dass die Wirkungen der Änderungen den Kriterien und den Ergebnissen des Umweltverträglichkeitsgutachtens entsprechen und daher keine zusätzlichen zwingenden Maßnahmen formuliert.

Wie sich aus den Äußerungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen ergibt, sind die von der Konsenswerberin mit ihrem Änderungsantrag vorgelegten Unterlagen ausreichend, um die beabsichtigten Änderungen fachlich zu beurteilen.

Den von den Sachverständigen aufgrund der Auseinandersetzung mit der Antragsänderung formulierten Aufslagenvorschlägen ist das

Bundesverwaltungsgericht im Spruch der gegenständlichen Entscheidung gefolgt. Dies betrifft die Umformulierung der Auflagen 126 und 31 des angefochtenen Bescheides sowie die in die gegenständliche Entscheidung neu aufgenommenen Auflagen 10a, 31a, 39a bis 39c und 126a bis 126e.

Teilweise wurde von den Sachverständigen empfohlen, Nebenbestimmungen aus dem angefochtenen Bescheid entfallen zu lassen, da sie durch Berücksichtigung in der Antragsänderung AE01 zum Vorhabensbestandteil geworden sind und sich daher aus fachlicher Sicht eine Vorschreibung erübrigt. Dies betrifft die Auflagen 118 und 120a sowie die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 34.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde von der Konsenswerberin ein Teil der mit dem Änderungsantrag vom 20.06.2018 vorgelegten Projektmodifikation (konkret die in Punkt 4.5.4.1 des Änderungsantrages vorgesehene Neuerrichtung des Ersatzretentionsraums Breitbrunn [laufende Nummer OM-34], wiedergegeben auf S. 60 der Beschreibung der Projektänderung AE01) zurückgezogen. Mit dieser Antragszurückziehung setzte sich der Sachverständige für den Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer auseinander und formulierte einen Vorschlag einer aus seiner Sicht notwendigen Nebenbestimmung. Diesem Vorschlag ist das Bundesverwaltungsgericht im Spruch des gegenständlichen Erkenntnisses gefolgt (Nebenbestimmung 105a).

2.3 Zu konkreten Beschwerdevorbringen:

2.3.1 Zum behaupteten Fehlen eines ordnungsgemäßen Antrags:

Die BF10 bis BF126 vertreten in ihrer Beschwerde die Ansicht, es liege kein ordnungsgemäßer Antrag vor, da der verfahrenseinleitende Antrag von Personen unterfertigt worden sei, die dazu keine Befugnis gehabt hätten. Dieser "Antrag" hätte nach Ansicht der BF10 bis BF126 zurückgewiesen werden müssen, da er im rechtlichen Sinn gar nicht existiere.

Das dem gegenständlichen Beschwerdeverfahren zugrundeliegende Behördenverfahren wurde, wie sich bereits aus der Einleitung zum Spruch auf S. 4 des angefochtenen Bescheides ergibt, durch ein auf Briefpapier der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft abgefasstes, als "Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung" bezeichnetes und mit der Aktenzahl 2250-14.0012.8457/PI/Su versehenes Schreiben vom 22.12.2014 eingeleitet. In diesem Schreiben wurde beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b Abs. 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) sowie auf Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß den §§ 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) für das Vorhaben "Viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz - Marchtrenk der HL-Strecke Wien-Salzburg, km 190,300 - km 206,038 (205,700)" gestellt. Gleichzeitig wurden die nach den Verwaltungsvorschriften für die grundsätzliche Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen ("UVP-Projekt"), die Trassengenehmigungsunterlagen und Pläne gemäß § 3 HIG iVm § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm

§ 24 Abs. 7 UVP-G 2000 vorgelegt.

Der Antrag wurde von Dipl.-Ing. XXXX ("Projektleiter Westbahn West") und Mag. XXXX ("Leiter Verwaltungsrecht und Grundeinlöse") unterzeichnet. Dipl.-Ing. XXXX und Mag. XXXX waren zum Antragszeitpunkt (22.12.2014) weder Mitglieder des Vorstandes noch vertretungsbefugte Organe noch (Gesamt)Prokuristen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft.

Dass der verfahrenseinleitende Antrag von den genannten Personen unterzeichnet wurde, ergibt sich aus dem Schreiben Zl.:2250-14.0012.8457/PI/Su vom 22.12.2014 selbst. Dass diese beiden Personen im Zeitpunkt der Antragstellung weder Mitglieder des Vorstandes noch vertretungsbefugte Organe noch (Gesamt)Prokuristen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft waren, ergibt sich aus dem von den BF10 bis BF126 mit ihrer Beschwerde als Beilage ./10 vorgelegten Auszug aus dem Firmenbuch der Republik Österreich mit historischen Daten, Stichtag 28.03.2018. Dass die Unterzeichner Mitglieder des Vorstandes, vertretungsbefugte Organe oder (Gesamt)Prokuristen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft gewesen wären, wurde von den Unterzeichnern und der Konsenswerberin auch zu keinem Zeitpunkt behauptet.

2.3.2 Zur behaupteten Unvollständigkeit und Mangelhaftigkeit der Projektunterlagen und zur behaupteten unzulässigen Beeinträchtigung durch Lärm:

In der von der Konsenswerberin vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung wurden das Vorhaben und alternative Lösungsmöglichkeiten beschrieben. Die Kriterien für die Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden dargelegt, und eine raum- und umweltspezifische Beurteilung des Vorhabens wurde vorgenommen, wobei die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt nach Schutzgütern sowie die beabsichtigten Maßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen beschrieben wurden. Die Konsenswerberin legte eine allgemein verständliche Zusammenfassung (Einlagezahl 01-01.04) vor.

Die von der BF1 und der BF127 (Punkt 3.3.5 der Beschwerden) vertretene Ansicht, wonach die belangte Behörde nicht ausreichend auf die Bauphase eingegangen sei, trifft aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht zu. Auf die Bauphase wurde nämlich bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung (Mappe UV 03-03 "Vorhaben - Bauphase") eingegangen. Angaben zum Baustellenverkehr, zu den Transportrouten, zur Baustellenbeleuchtung etc. finden sich im Baukonzept (Einlage 03-03.01 "Baukonzept"). Mit den zu erwartenden Umweltauswirkungen setzten sich die Sachverständigen sowohl im Behördenverfahren als auch im Beschwerdeverfahren auseinander.

Zum "Nullplanfall":

Derzeit verkehren auf der Westbahnstrecke im vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Bereich ca. 362 Züge pro Tag (vgl. dazu die Tabelle im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereiche 1-3, S. 159, Abb. 10). Als Planungsnullfall (Nullvariante; d.h. bei Unterbleiben des Vorhabens) wurde unter Zugrundelegung der Prognose des Betriebsprogramms "2025+" aufgrund einer

Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke eine Zuganzahl von 538 Zügen pro Tag (Personen- und Güterzüge) angenommen (vgl. dazu die Tabelle im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereiche 1-3, S. 160, Abb. 11). Diese Zuganzahl kann dem Umweltverträglichkeitsgutachten zufolge - wenn auch nur mit sehr großen eisenbahnbetrieblichen Einschränkungen - bei Unterbleiben des beschwerdegegenständlichen Vorhabens abgewickelt werden.

Bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens soll die Strecke weiterhin als Mischverkehrsstrecke für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr betrieben werden, jedoch werden die Zugzahlen gegenüber dem Bestand sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr deutlich angehoben. So sind im Jahr 2025 für den Gesamtverkehr (Personen- und Güterzüge) im Abschnitt Linz Hbf. - Marchtrenk im Fall der Projektrealisierung insgesamt 577 Züge pro Tag prognostiziert (vgl. die Darstellung im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1-3, S. 160, Abb. 12). Um dieses Betriebsprogramm 2025+ abwickeln zu können, ist ein viergleisiger Ausbau in Form von zwei parallel liegenden HL-Strecken vorgesehen, wobei die HL-1-Strecke für den Fernverkehr (230 km/h) und die HL-2-Strecke für den Regionalverkehr (160 km/h) ausgelegt wurde. Dies ergibt sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 1 (Fragenbereich 1 bis 3), S. 49. Die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaus wurde von den BF nicht in Frage gestellt.

Zur Lärmbelastung:

Die derzeitige Lärmbelastung (Ist-Zustand) wurde teilweise durch Messungen, teilweise durch Berechnungen erhoben. Es wurden repräsentative Immissionspunkte identifiziert, an denen Lärmmessungen durchgeführt wurden. Auch die relevanten Zugarten (Schnellzüge, Eilzüge, Regionalzüge und Güterzüge), Zuglängen und Zuggeschwindigkeiten wurden erhoben. Auf Grundlage der so ermittelten Daten wurde durch Berechnungen (Einzelpunktberechnungen, Gebäudeberechnungen und Rasterberechnungen) eine lückenlose Lärmbeurteilung durchgeführt. Dies ergibt sich aus der Dokumentation der Erhebungen in den UVE-Einreichunterlagen unter "Schalltechnik Basisdaten - Messbericht und Messprotokolle" Einlagezahl 07-01.03, "Schalltechnik Basisdaten - Messbericht und Messprotokolle 2015" Einlagezahl 08-01.04 und dem Schalltechnischen Bericht "Ergänzende Messungen 2017" Einlagezahl 07-01.08, die in den Standortgemeinden zur Einsicht aufgelegt wurden, sowie aus dem Fachbeitrag des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz. Dieser hat schon im Behördenverfahren (Umweltverträglichkeitsgutachten Band 2 [Fragenbereich 4], S. 100) und auch im Beschwerdeverfahren bestätigt, dass die lärmschutztechnische Beurteilung des Projekts nicht - wie von den BF vermutet - im Vergleich der Immissionen bei der Nullvariante zu den Immissionen zufolge des Projekts erfolgt, sondern im Hinblick auf Einhaltung der Grenzwertkriterien nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV für das Projekt. (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 82). Der Sachverständige hat weiters bestätigt, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung zur Emissions- und Immissionsberechnung angewendeten Richtlinien und Normen (ON-Regel ONR 305011 und ÖNORM ISO 9613-2) dem Stand der Technik entsprechen und die Ergebnisse nachvollziehbar

dargestellt und erläutert wurden.

Den Berechnungen in den Einreichunterlagen betreffend die Lärmschutzmaßnahmen liegen Rechenwerte für die von der Konsenswerberin beabsichtigte, aus der Prognose des Betriebsprogramm "2025+" resultierende Zuganzahl von 577 Zügen pro Tag zugrunde, wobei die durchschnittlichen Zuglängen, die in Zukunft erhöhten Geschwindigkeiten sowie die höhere Zugfrequenz berücksichtigt wurden.

Der Nullplanfall (prognostizierte 538 Züge pro Tag) hat aufgrund des Geltungsbereiches der SchIV (vgl. § 1 SchIV: "Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) ...") keinen Einfluss auf die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen, da im Nullplanfall definitionsgemäß weder ein Neubau noch ein wesentlicher Umbau stattfindet. Die Bestandswerte und die Prognosewerte der Nullvariante 2025, der Prognose 2025 ohne Lärmschutzwände und der Prognose 2025 mit Lärmschutzwänden werden in den Tabellen 38 bis 43 des UVE-Fachbeitrages Schalltechnik (Einlagezahl 04-01.01) getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht für alle Referenzpunkte ausgewiesen. Darüber hinaus sind die relevanten Betrachtungsfälle in den Rasterlärmkarten planlich dargestellt.

Die Berechnungen für die Lärmschutzwände basieren auf den prognostizierten Zugfrequenzen und Geschwindigkeiten. Die technisch mögliche Maximalnutzung liegt höher, wird durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben aber nicht ausgeschöpft.

Die im Projekt vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen wurden entsprechend dem Betriebsprogramm der Prognose 2025+ dimensioniert, wobei sowohl Personenzüge als auch Güterzüge sowie deren relevante Untergliederungen berücksichtigt wurden. Dies ergibt sich einerseits aus dem Einreichprojekt (Einlagezahl 04-01.01 Fachbeitrag Schalltechnik), andererseits aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Umweltverträglichkeitsgutachten Fragenbereich 1-3, S. 44).

Bei Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen werden die dem Stand der Technik entsprechenden Grenzwerte der SchIV (Schienenverkehrslärm) und der ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1 (bahnseitige Anlagen und Baulärm) eingehalten. Darüber hinausgehend haben die Sachverständigen für Lärmschutz und für Humanmedizin die Messung von Spitzenpegeln von Zugvorbeifahrten vorgeschlagen und abhängig von den Ergebnissen zusätzliche Objektschutzmaßnahmen zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen sowie die Erweiterung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhung von Lärmschutzwänden, Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände) vorgesehen. Diesen Vorschlägen ist bereits die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid gefolgt und hat auch entsprechende Kontrollmaßnahmen vorgeschrieben. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen sind darauf ausgerichtet, die Auswirkungen im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge so gering wie möglich zu halten. Die Maßnahmen zielen darauf ab, dass im Rauminnen ein Schallpegel von 30 dB nicht überschritten wird (vgl. Einreichprojekt, Einlagezahl 04-01.01, S. 27). Im Behördenverfahren wurde vom humanmedizinischen und vom

lärmtechnischen Sachverständigen über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinaus auch die Messung von Spitzenpegeln von Zugvorbeifahrten und aus diesen, abgeleitet von den Ergebnissen, zusätzliche Objektschutzmaßnahmen zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel "am Ohr des Schlafers" von maximal 45 dB) sowie die Abänderung (Erweiterung) bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhung und Errichtung weiterer Lärmschutzwände) vorgeschlagen. Die entsprechenden Auflagenvorschläge des humanmedizinischen und des lärmtechnischen Sachverständigen wurden in den Spruch des angefochtenen Bescheides aufgenommen. Es ist daher, wie sich aus den Beiträgen der Sachverständigen für Lärmschutz und für Humanmedizin in ihren gutachterlichen Äußerungen ergibt, die sie in der mündlichen Verhandlung bekräftigt haben, jedenfalls davon auszugehen, dass es bei Einhaltung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben zu keinen Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbaren Belästigungen der Anrainer durch Schienenlärm kommt.

Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes sind die Projektunterlagen hinsichtlich der in den Beschwerden angesprochenen Aspekte weder unvollständig noch mangelhaft.

Der von der BF1 im Behördenverfahren als Sachverständiger zu Teilbereichen des Lärmschutzes herangezogene Dipl.-Ing. XXXX ist nicht Sachverständiger für Lärmschutz oder Humanmedizin (auch auf der Homepage seines Unternehmens XXXX wird unter dem Punkt "Profil & Qualifikation", Unterpunkt "Fachgebiete", Lärmschutz oder ein vergleichbares Fachgebiet nicht angeführt), sodass seine Äußerungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene mit den Sachverständigengutachten der von der belangten Behörde und vom Bundesverwaltungsgericht herangezogenen Sachverständigen für Lärmschutz und für Humanmedizin stehen. Es ist ihm auch nicht gelungen, das vollständige und schlüssige Umweltverträglichkeitsgutachten in den Fachbereichen Lärmschutz und (darauf aufbauend) Humanmedizin zu widerlegen. Gleichwohl hat sich die belangte Behörde mit den lärmtechnischen Stellungnahmen von Dipl.-Ing. XXXX auseinandergesetzt (S. 164 bis 166 des angefochtenen Bescheides).

Die in den Beschwerden der BF1 und der BF127 jeweils unter Punkt 3.3.1 vertretene Ansicht, wonach durch die Erhöhung der Geschwindigkeit der Personenzüge von 110 km/h auf 200 km/h diese "achtmal so laut" würden (die BF1 und die BF127 geben in ihren Beschwerden eine Erhöhung des Schalleistungspegels von ca. 103 dB auf 112 dB an), ist unzutreffend. "Achtmal so laut" wie 103 dB wären 133 dB, da eine Pegelanhebung um 10 dB im hier relevanten Lautstärkebereich einer Verdopplung der subjektiv empfundenen Lautstärke entspricht (vgl. Handbuch Umgebungslärm², S. 30). Die von der BF1 und der BF127 genannte Pegelanhebung von 9 dB wäre theoretisch "1,9 Mal so laut". Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass der Schalleistungspegel eines Zuges nicht allein von der Geschwindigkeit und der Zuggattung (Personenzug oder Güterzug) abhängt, sondern u.a. auch dem eingesetzten Wagenmaterial entscheidende Bedeutung zukommt.

2.3.3 Zur Variantenuntersuchung, zur Trassenwahl und zur Standortwahl für den

Rübenverladeplatz:

Zur Trassenwahl:

Die Konsenswerberin hat für das gegenständliche Vorhaben verschiedene Standort- bzw. Trassenalternativen geprüft, diese einem Trassenauswahlverfahren mit Beteiligung der betroffenen Bevölkerung unterzogen und sich für die letztlich zur Genehmigung eingereichte Trasse entschieden. Die geprüften Alternativen

Planungsnullfall (kein Ausbau der Bestandstrasse und auch kein Neubau einer HL-Trasse)

NORD2 (zweigleisige Nordumfahrung)

SUED2 (zweigleisige Südumfahrung)

SUED4-HÖ (viergleisige Südumfahrung)

SUED4-RV (viergleisige Südumfahrung mit Verlegung des Rübenverladeplatzes)

BEST4 (viergleisiger Bestandsausbau)

sind im UVP-Projekt (Einlagezahl 02-01.01 "Projektbegründung und Alternativen"), dokumentiert. Die Grundlagen, die Vorgangsweise und die Ergebnisse des Trassenauswahlverfahrens sind im Bericht "Trassenauswahlverfahren" (Einlagezahl 02-01.02) dargestellt.

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Konsenswerberin geprüften Trassen sowie der Nullvariante wurden in der Einreichung nachvollziehbar dargestellt. Die im Trassenauswahlverfahren angewendeten Kriterien entsprechen dem Stand der Technik. Die von der Konsenswerberin hinsichtlich der Nullvariante und der untersuchten Trassenvarianten getroffene Einschätzung wurde durch das Umweltverträglichkeitsgutachten bestätigt.

Aufgrund der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und des bestehenden räumlichen Umfelds (insbes. der Siedlungsgebiete) ist ein Abweichen von der bestehenden Trasse nur teilweise realisierbar. Im Bereich der Stadtgemeinde Leonding besteht diese Möglichkeit aufgrund der vorgegebenen Anbindung an den Hauptbahnhof Linz und der dichten Besiedelung nicht.

Die von der BF1 und der BF127 im Beschwerdeverfahren geforderte, sehr allgemein gehaltene Tieferlegung und Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding wurde von der Konsenswerberin nicht konkret geprüft und war auch nicht Teil des Trassenauswahlverfahrens. Das ergibt sich aus der Dokumentation des Trassenauswahlverfahrens. Allerdings wurde von der Konsenswerberin kurz vor der Einreichung die grundsätzliche Möglichkeit einer Einhausung in Leonding in verschiedenen Ausprägungen überlegt (Tieflage der HL-1-Strecke [Gleis 3 und Gleis 4] mit Einhausung der HL-1-Strecke auf einer Länge von 1,7 km; Tieflage der HL-1- und HL-2-Strecke mit Einhausung der HL-1-Strecke auf einer Länge von 1,44 km und der HL-2-Strecke auf einer Länge von 1,7 km; Halbtieflage der HL-1- und HL-2-Strecke mit einer Absenkungslänge von ca. 1,36

km, jedoch ohne Einhausung). Für alle drei angedachten Tieferlegungsmöglichkeiten wurden Kostenschätzungen angestellt, wobei gegenüber dem Einreichprojekt Mehrkosten von 16,7 Mio. (Halbtieflage der HL-1- und HL-2-Strecke ohne Einhausung), 77,5 Mio. (Tieflage und Einhausung der HL-1-Strecke [Gleis 3 und Gleis 4]) und 167,5 Mio. (Tieflage und Einhausung der HL-1-Strecke und der HL-2-Strecke) ermittelt wurden. Das ergibt sich ebenso wie die Gründe, aus denen der Gedanke einer Tieferlegung/Einhausung nicht weiter verfolgt wurde, aus dem Dokument "Projektbegründung und Alternativen", Einlagezahl 02-01.01, Kapitel 7.8. Wie sich aus den unwidersprochenen Äußerungen der Konsenswerberin in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 23) im Zusammenhalt mit dem Vorbringen der BF1 und der BF127 ergibt, lagen bis zum Einreichungszeitpunkt die erforderlichen Finanzierungszusagen seitens der Stadtgemeinde Leonding und des Landes Oberösterreich nicht vor, sodass die Konsenswerberin von der näheren Ausarbeitung eines für einen (ergänzenden) Trassenauswahlprozess geeigneten Vorprojekts, das möglicherweise zur Ausarbeitung und Einreichung einer "Einhausungsvariante" führen hätte können, Abstand genommen hat.

Die von der BF1 mit ihrer Stellungnahme vom 15.04.2019 vorgelegte Projektidee einer Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding ist mit den vor und nach dieser angedachten Tieferlegung/Einhausung liegenden Trassenabschnitten nicht abgestimmt und kann mangels ausreichender Determinierung (noch) nicht im Detail geprüft werden. Aufgrund der bekannten Merkmale der von der BF1 gewünschten Tieferlegung/Einhausung steht jedoch bereits fest, dass teilweise zusätzliche bzw. andere Vorschriften (Brandschutz, Tunnelbau etc.) anzuwenden wären als für das Einreichprojekt. Aufgrund der teilweise größeren Grundinanspruchnahme (z.B. durch den im "Alternativprojekt" vorgesehenen Bahnhofsvorplatz Leonding) und zusätzlicher Bauwerke (so sieht das Alternativprojekt der BF1 im Bereich der Firma R. statt einer Unterführung eine große Überfahrtsbrücke vor) ist auch davon auszugehen, dass neue Parteien bzw. bisherige Parteien anders als bisher betroffen wären. Auch die gesamte Oberflächenentwässerung wäre, worauf der Sachverständige für Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung hingewiesen hat (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 16), neu zu betrachten. Es würde sich bei der verlangten Tieferlegung/Einhausung aus technischer Sicht um eine wesentlich andere Projektausführung handeln als beim Einreichprojekt. Dies ergibt sich aus den sachverständigen Äußerungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter.

Die im Einreichprojekt vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching entspricht den Anforderungen an eine "möglichst gestreckte Linienführung", da der Kurvenradius ausreichend groß ist, um die auf einer Hochleistungsstrecke höchstzulässigen Geschwindigkeiten fahren zu können. Dies ergibt sich aus den Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 16). Die Trassenverschwenkung führt zu einer Entlastung des Ortskerns von Pasching und

der dort lebenden Wohnbevölkerung. Andererseits werden dadurch andere, bisher landwirtschaftlich genutzte Liegenschaften neu belastet.

Das Einreichprojekt sieht eine Flächeninanspruchnahme von insgesamt ca. 137 ha vor. Durch einen Bestandsausbau in Pasching könnte dieser Flächenverbrauch um ca. 7 ha vermindert werden (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4, S. 110 f.; vgl. auch die Darstellung in den Gutachterlichen Aussagen zu den Beschwerden, S. 23, wo eine Gesamtflächeninanspruchnahme [dauerhaft und vorübergehend beanspruchte Flächen] von 139,9 ha ausgewiesen wird). Aus den mit dem Änderungsantrag vom Juni 2018 vorgelegten Unterlagen (Einlagezahl 10-01.08, Tabellen 142 bis 144) ergibt sich, gegliedert nach Teilräumen, eine dauernde Beanspruchungsfläche von insgesamt 129,5 ha (Flächeninanspruchnahme in der Betriebsphase).

Die Haltung der BF3 zur Verschwenkungsvariante erwies sich im gesamten Verfahren als uneinheitlich. So wird in der Einreichunterlage (Einlagezahl 02-01.02 "Trassenauswahlverfahren", Punkt 4-6.2 "Chancen und Risiken bei der weiteren Projektumsetzung") festgehalten, dass die letztlich eingereichte Variante SUED4 den Forderungen der BF3 (sowie der Gemeinde Hörsching und des Flughafens Linz) entspreche. In ihrer Beschwerde sprach die BF3 sich gegen die Verschwenkung aus, weil dadurch die künftige Siedlungsentwicklung der Gemeinde in unzulässiger Weise behindert werde. In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht erklärte die BF3 jedoch ausdrücklich, dass sie der vorgesehenen Verschwenkung der Trasse zum Flughafen Hörsching positiv gegenüberstehe, sich jedoch gegen die Auffassung der Haltestelle Pasching ausspreche (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 20). Mit der nach der mündlichen Verhandlung im Gemeinderat Pasching angenommenen und dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegten Resolution vom 07.11.2019 spricht sich die BF3 nun wiederum für einen Ausbau auf der Bestandsstrecke (nun allerdings mit einer bis dahin nie thematisierten Einhausung) und gegen die beantragte Verschwenkung aus.

Zum Rübenverladeplatz:

Im Bereich der bestehenden Westbahntrasse befinden sich im Trassenabschnitt zwischen Linz und Marchtrenk zwei Rübenverladeplätze, welche beim Bahnhof Hörsching und beim Bahnhof Marchtrenk situiert sind. Aufgrund der vorgesehenen Trassenänderung liegen diese beiden Rübenverladeplätze nicht mehr an der zukünftigen Eisenbahntrasse und werden daher aufgelassen und durch einen neuen Rübenverladeplatz ersetzt. Für den neuen Rübenverladeplatz wurden folgende Standortvarianten geprüft und einander hinsichtlich flächenbezogener Anforderungen, logistischer Anforderungen, Anforderungen des Bahnbetriebes und Wechselwirkungen mit dem Raum gegenübergestellt:

Variante 1: Bereich Pasching Ost

Variante 2: Bereich Hörsching 1

Variante 3: Bereich Flughafen 1

Variante 4: Bereich Haltestelle Oftering

Variante 5: Bereich Marchtrenk Ost

Variante 6: Bereich Trauner Schleife 1

Variante 7: Bereich Oberwimmer

Variante 8: Bereich Rutzing

Variante 9: Bereich Flughafen 2

Variante 10: Bereich Trauner Schleife 2

Variante 11: Bereich Pasching Süd

Variante 12: Bereich Hörsching 2 "Almi".

Aufgrund der durchgeführten Gegenüberstellung wurde eine Standortempfehlung für die Variante 5 (Bereich Marchtrenk Ost) abgegeben, welche auch zur Grundsatzgenehmigung eingereicht wurde. Die Grundlagen, die Vorgangsweise und die Ergebnisse der Alternativenprüfung für den neuen Rübenverladeplatz sind im Bericht "Alternativenprüfung Rübenverladeplatz" (Einlagezahl 02-01.03) dargestellt.

Die im Behördenverfahren und im Beschwerdeverfahren beigezogenen Sachverständigen beurteilten die Angaben der mitbeteiligten Partei sowohl zur Nullvariante als auch zur Alternativenprüfung (betreffend sowohl die Trassenwahl als auch den Rübenverladeplatz) als nachvollziehbar. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Konsenswerberin geprüften Alternativen einschließlich der Nullvariante wurden fachlich geprüft. Die von der Konsenswerberin in der Einreichung dargelegten Einschätzungen wurden dabei durch die Sachverständigen bestätigt. Dem sind die BF nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

2.3.4 Zur behaupteten "Zerschneidung" des Stadtgebietes von Leonding:

Die BF1 und die BF127 bringen vor, die "Zerschneidung" des Stadtgebietes von Leonding sei von der belangten Behörde nicht berücksichtigt worden.

Dazu ist auszuführen, dass die Trasse der Westbahn (vormals Kaiserin Elisabeth-Bahn) 1860 (eingleisig) bzw. 1870 (zweigleisig) in Betrieb genommen und seitdem nicht mehr geändert wurde. Die Errichtung erfolgte damals im hier relevanten Abschnitt im Freiland, erst später hat sich im direkten Umfeld der Eisenbahntrasse eine Besiedelung entwickelt. Es wurde daher nicht das Stadtgebiet von Leonding "zerschnitten", sondern die Eisenbahntrasse wurde vielmehr durch die nachfolgende Besiedelung "eingeschlossen". Durch die nunmehrige Zulegung zweier weiterer Geleise kommt es im Bereich von Leonding auch nicht zu einer neuen "Zerschneidung", sondern die derzeitige diesbezügliche Situation wird, wie sich aus den sachverständigen Äußerungen des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter ergibt (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 103; Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 35), im Wesentlichen beibehalten. Daran ändert auch die für das gegenständliche Projekt

geplante "Aufschüttung von Erdreich" (vgl. Stellungnahme der BF1 vom 15.04.2019, S. 8) nichts. Sofern es während der Bauarbeiten zur Unterbrechung von Wegebeziehungen kommt, werden diese wieder hergestellt. Lediglich beim in der Beschwerde der BF3 thematisierten Wirtschaftsweg "Mitterweg" kommt es zu einer dauerhaften Unterbrechung, die in weiterer Folge zu Mehrweglängen (insges. ca. 600 m bis zur Anbindung an die ursprüngliche Wegetrasse; vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 105) führen wird. Die visuelle Beeinträchtigung wird zwar durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verstärkt, die funktionellen Beziehungen zwischen den angrenzenden Siedlungsbereichen bleiben aber weitgehend unverändert. Wie der Sachverständige für Raumplanung, Stadtplanung und Landschaftsbild in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar ausgeführt hat, ist die Verbreiterung der bestehenden Trasse aus den angrenzenden Siedlungsbereichen aufgrund der Abschirmung durch die Lärmschutzwände kaum wahrzunehmen; optisch fällt die Zulegung von zwei weiteren Gleisen nur von oben auf (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 75).

2.3.5 Zur Auflassung der Haltestelle Pasching:

Die bestehende Haltestelle Pasching weist, wie der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik festgestellt hat (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 105; Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 28), bisher trotz ihrer ortsnahen Lage eine sehr geringe Reisendenfrequenz auf (vgl. auch bereits Umweltverträglichkeitsgutachten Band 2 Fragenbereich 4, S. 79: "Eine verlegte Haltestelle Pasching rückt vom Fahrgastpotential zu weit ab. Im fußläufigen Einzugsbereich findet keine geplante Siedlungsentwicklung statt. Hier würde eine geringe Zugangszeitakzeptanz bei kurzen Reisewegen (Linz als Hauptziel) schlagend werden. Eine verlegte Haltestelle Pasching wäre nur moderat verkehrswirksam; eine geringe Ein- und Aussteigeranzahl (gemäß Zählung 2012 ca. 80 bis 100 Reisende) liegt bereits im Bestand (60-min-Takt Regionalzug) vor."). Die von der Konsenswerberin eingereichte Trasse SUE4-RV beinhaltet eine Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching, aufgrund derer die bestehende Haltestelle Pasching nicht mehr an der Eisenbahntrasse liegen würde und daher aufgelassen wird. Die Errichtung einer neuen Haltestelle Pasching im Bereich Staudacherstraße - Kürnbergstraße ist grundsätzlich möglich, war von der Konsenswerberin aber in ihrer Einreichung nicht vorgesehen, da sich diese Haltestelle einerseits in erheblichem Abstand vom Ortsgebiet im freien, unverbauten Gelände befinden würde, sie fußläufig nicht gut erreichbar wäre und diese Haltestelle daher nach Ansicht der Konsenswerberin eine noch geringere Fahrgastfrequenz aufweisen würde als die ohnehin schon sehr sporadisch frequentierte, bestehende Haltestelle; andererseits würde die Beibehaltung bzw. Neuerrichtung einer Haltestelle Pasching mit der im Gesamtverkehrsplan des BMVIT (nun BMK) inklusive Zielnetz 2025+ vorgesehenen Einführung eines Integrierten Taktfahrplanes (ITF) konfliktieren (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 105 ff.). Gleichwohl wurde im angefochtenen Bescheid ein entsprechender Vorschlag des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik für eine zwingende Maßnahme aufgegriffen und der Konsenswerberin für die Detailplanung vorgeschrieben, die grundsätzliche räumliche Vorsorge für eine mögliche nachträgliche Errichtung einer Haltestelle Pasching ohne wesentlichen verlorenen

Aufwand zu treffen (vgl. Spruchpunkt IV.1. Bauphase, zweite Nebenbestimmung 138 auf S. 30 des angefochtenen Bescheides; da im angefochtenen Bescheid zweimal die Nr. 138 für Nebenbestimmungen vergeben wurde, wurde im Spruch des gegenständlichen Erkenntnisses die Nr. 140 für die fragliche Nebenbestimmung neu vergeben). Mit dieser grundsätzlichen räumlichen Vorsorge werden im Fall einer späteren Errichtung einer Haltestelle Pasching eine zusätzliche ergänzende Grundeinlöse bzw. eine nachträgliche Verbreiterung des Bahnkörpers mit baulichen Eingriffen in den Bestandsdamm der HL-2 Strecke, ein Umbau und Verlegung der Entwässerungsanlagen sowie ein Umbau mit Teilabbrüchen und ergänzenden Anbauten von Tragwerksverbreiterungen bei den betroffenen Objekten vermieden. Diese nachträglichen Umbauten würden gegenüber einer sofortigen Miterrichtung der Verbreiterungen im Zuge des Gesamtvorhabens einen nachträglichen erheblichen Mehraufwand mit abermaligen Umweltbelastungen bedeuten.

Der Flughafen Linz Hörsching wird mit einer neuen Haltestelle im Nahbereich aufgeschlossen, auf die grundsätzlich die wenigen derzeit über die Haltestelle Pasching abgewickelten Fahrgastbewegungen verlagert werden können, zumal die Entfernung zwischen der bestehenden Haltestelle Pasching und der neu zu errichtenden Haltestelle Hörsching nur ca. 2 km beträgt (vgl. Plan Einlagezahl UV 01-01.07 "Maßnahmenübersicht Blatt Mitte").

2.3.6 Zur Neuerrichtung des Rübenverladeplatzes und zu seiner Genehmigungsfähigkeit als Eisenbahnanlage im Zusammengang mit der möglichen Enteignung des betroffenen Grundstückes:

Im Bereich der bestehenden Westbahntrasse befinden sich im Trassenabschnitt zwischen Linz und Marchtrenk zwei Rübenverladeplätze, welche beim Bahnhof Hörsching und beim Bahnhof Marchtrenk situiert sind. Aufgrund der vorgesehenen Trassenänderung liegen diese beiden Rübenverladeplätze nicht mehr an der zukünftigen Eisenbahntrasse und werden daher aufgelassen und durch einen neuen Rübenverladeplatz ersetzt. Für den neuen Rübenverladeplatz wurden verschiedene Standortvarianten geprüft und eine Standortempfehlung für die Variante 5 (Bereich Marchtrenk Ost) abgegeben, welche auch zur Grundsatzgenehmigung eingereicht wurde. Die Grundlagen, die Vorgangsweise und die Ergebnisse der Alternativenprüfung für den neuen Rübenverladeplatz sind im Bericht "Alternativenprüfung Rübenverladeplatz", Einlagezahl 02-01.03, dargestellt.

Der Rübenverladeplatz dient unmittelbar der Lagerung und der Verladung der Rüben, die in seinem Einzugsbereich angebaut werden, und ist, wie der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich bestätigt hat (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 26), für den schienenengebundenen Abtransport der Zuckerrüben zwingend erforderlich. Daraus ergeben sich technische Anforderungen hinsichtlich der Dimensionierung und Konfiguration des Rübenverladeplatzes. So ist es aus eisenbahnbetrieblicher Sicht notwendig, dass die langsamen, für den Rübentransport eingesetzten Güterzüge nicht die HL-1-Strecke kreuzen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Rübenverladeplatz südlich der Westbahnstrecke anzuordnen, was im beschwerdegegenständlichen Projekt auch so vorgesehen ist. Hinweise auf

eine andere als die Nutzung des Rübenverladeplatzes für die Zwischenlagerung der im Einzugsgebiet angebauten Zuckerrüben und deren Verladung auf die Eisenbahn ergeben sich aus den Projektunterlagen nicht. Die von manchen BF (insbesondere von der BF2 und den BF4 bis BF7) geäußerte Befürchtung, dass vom Rübenverladeplatz außerhalb der Rübenkampagne Emissionen (Lärm, Feinstaub) ausgehen werden, kann daher aus dem beschwerdegegenständlichen Vorhaben nicht begründet werden. Festzuhalten ist, dass jede möglicherweise später beabsichtigte Nutzung nur nach Einholung einer entsprechenden Bewilligung unter Einbeziehung der Betroffenen möglich wäre.

Die konkreten Anforderungen an den neuen Rübenverladeplatz wurden nach eisenbahnbetrieblichen Kriterien definiert: "Als Gleisanlagen für die Rübenverladung sind zwei Verschub- bzw. Hinterstellgleise, eines davon möglichst in Güterzuglänge (ca. 760 m Nutzlänge) sowie eines in der Länge eines Ganzzuges "Rübenzuges" (Triebfahrzeug + 28 Waggons, ca. 450 m), sowie ein Verladegleis mit einer Länge eines Ganzzuges "Rübenzuges" (Triebfahrzeug + 28 Waggons, ca. 450 m) erforderlich. Für diese Gleise wird eine maximale Längsneigung von 2,5 festgelegt, die nur in Ausnahmefällen geringfügig überschritten werden soll. Für die Bedienung des "Rübenverladeplatzes" im Ganzzugverkehr und die von den Streckengleisen autarke Verschubdurchführung im Rübenverladeplatzbereich sind die Gleise in den Verschubbereichen mit Oberleitung zu überspannen. Die Anbindung der Gleise erfolgt an die HL-2-Strecke". (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1-3, S. 47 f.; zu den flächenbezogenen und logistischen Anforderungen an den Rübenverladeplatz sowie zu den Anforderungen des Bahnbetriebes siehe schon Einreichunterlage, Einlagezahl 02-01.03 "Alternativenprüfung Rübenverladeplatz", S. 14 f.).

2.3.7 Zu den Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb der BF4 bis BF7:

Die BF4 bis BF7 bauen in ihrem landwirtschaftlichen Betrieb (nach ihren eigenen Angaben seit 1984; vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 110) verschiedene Tee- und Kräutersorten (Pfefferminze, Zitronenmelisse, Käsepappel, Buchweizenkraut und Spitzwegerich) an. Die überwiegende Menge an Tee und Kräutern der angebauten Sorten wird vor Beginn der Rübenkampagne im September geerntet. Dies ergibt sich aus den gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen, der sich diesbezüglich auch auf das von den BF4 bis BF7 vorgelegte Gutachten des Sachverständigen Mag.pharm. Dr. XXXX (dieser führt im vorgelegten Gutachten aus, dass die "eigentliche Ernte" am 21. September 2017 bereits abgeschlossen war) sowie auf eine Befragung der BF6 stützt. Gleichwohl könnten sich nach den Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen noch - vor allem bei der Ernte von Buchweizenkraut, das am Betrieb der BF im Nachanbau nach Getreide angebaut wird und nur einmal geerntet wird - gewisse Überschneidungen zwischen Teeernte und Rübenernte ergeben. Von den BF4 bis BF7 wurde bereits im Behördenverfahren ein Gutachten des em. Univ.-Prof. Dr. XXXX vom 09.05.2015 vorgelegt, mit dem sich das Umweltverträglichkeitsgutachten (Fragenbereich 4, S. 194 f., 543) auseinandergesetzt hat. Auch in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht hat der Sachverständige für Boden und Agrarwesen auf

dieses Gutachten Bezug genommen, aus dem sich ebenfalls ergebe, dass es kaum zu Überschneidungen zwischen Teeanbau und Rübenkampagne kommt, da auch bei den Probenahmen für dieses Gutachten die Haupternte bereits abgeschlossen war und nur noch Reste von vorhandenen Pflanzen zur Verfügung standen (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 47 f.).

Das gegenständliche Vorhaben wird, wie sich aus den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen ebenfalls ergibt, gewisse Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb der BF4 bis BF7 haben. Diese Auswirkungen können durch organisatorische Maßnahmen bewältigt werden, sodass die Weiterführung des Betriebes der BF4 bis BF7 auch nach Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens und Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes nicht gefährdet ist. Eine wirtschaftliche Fortführung des landwirtschaftlichen Betriebes ist - gegebenenfalls nach einer Umstrukturierung - möglich. Substanzvernichtung tritt nicht ein. Durch die zu erwartenden Immissionen, welche nach den Ausführungen des Sachverständigen für Luft und Klima das übliche Ausmaß nicht überschreiten und im Bereich des landwirtschaftlichen Betriebes der BF4 bis BF7 bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen unter der Irrelevanzschwelle bleiben (vgl. die Ausführungen des Sachverständigen für Luft und Klima in der mündlichen Verhandlung, S. 102 des Verhandlungsprotokolls) ist ein durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben bedingter Qualitätsverlust der erzeugten Pflanzen nicht zu erwarten (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 47 f.). Zu der Befürchtung der BF4 bis BF7, dass vom Rübenverladeplatz (versiegelte Fläche im Ausmaß von ca. 4,5 ha), der nach dem eingereichten Projekt außerhalb der Zeit der Rübenkampagne, d. h. den größten Teil des Jahres, leer stehen wird, ein erhöhtes Staubaufkommen ausgehen könnte, führte der Sachverständige für Luft und Klima weiters schlüssig aus, dass diese Fläche in der Zeit, in der sie nicht genutzt wird, auch nicht als Emissionsquelle in Betracht kommt, da es sich um eine befestigte Fläche handelt und daher maximal eine Reststaubbelastung vorliegen kann, die nach einem Regenereignis entweder weggeschwemmt oder verfestigt wird.

Negative Auswirkungen der Rübenkampagne auf den Tee- und Kräuteraanbau der BF4 bis BF7 sind nach den Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Agrarwesen auf Grund der gegebenen Umstände schon deshalb nicht zu erwarten, weil die Intensivkampagne bei den Zuckerrüben erst Mitte Oktober beginnt und im September bis Anfang Oktober nur geringe Rübenmengen zu den Verladeplätzen angeliefert werden. Eine Staubb Belastung kann zwar - abhängig von der jeweils vorherrschenden Witterung - nicht gänzlich ausgeschlossen werden, doch geht diese nicht über die durch die Bewirtschaftung der umliegenden Äcker ohnehin auftretende Staubb Belastung hinaus (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 111). Da es den BF4 bis BF7 bisher selbst in der Haupterntezeit (Juli und August) möglich war, in unmittelbarer Nachbarschaft anderer landwirtschaftlicher Betriebe die Tee- und Kräuterproduktion in Arzneiqualität zu betreiben, geht der Sachverständige für Boden und Agrarwesen in schlüssiger Weise davon aus, dass dies auch in einer möglicherweise überschneidenden Resterntezeit zur Zeit der Rübenkampagne (September, hauptsächlich Oktober) durchaus ohne Qualitätseinbußen möglich ist (vgl. dazu auch Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 46 ff.).

Wie sich weiters aus dem Gutachten des Sachverständigen für Humanmedizin ergibt, treten durch die Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes keine unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen auf.

Die zu erwartenden Belastungen wurden bereits im Behördenverfahren untersucht, wobei sich schon dort gezeigt hat, dass die Zusatzbelastung an PM10 und PM2,5 irrelevant ist und sich daher keine negativen Auswirkungen auf die Qualität der Ernte ergeben. Im Beschwerdeverfahren wurde dieses Ergebnis bestätigt.

2.3.8 Zu den behaupteten fehlenden Sachverhaltsfeststellungen:

Die belangte Behörde hat, wie schon aus dem angefochtenen Bescheid selbst ersichtlich ist, unter dem Titel "IV. Der festgestellte Sachverhalt" Feststellungen u.a. zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens, zum Trassenverlauf und zu den Entscheidungsgrundlagen getroffen. Weitere, dislozierte Feststellungen finden sich unter anderem in den Kapiteln "I. Verfahrensgang", "II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang", "V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen" und "VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen".

Insgesamt wurde im angefochtenen Bescheid der entscheidungswesentliche Sachverhalt festgestellt.

2.3.9 Zur behaupteten Unbestimmtheit von Spruchteil IV. des angefochtenen Bescheides "Nebenbestimmungen":

Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid zahlreiche Nebenbestimmungen vorgeschrieben, die teilweise von den BF10 bis BF126 als unbestimmt und nicht vollstreckbar kritisiert werden. Im Beschwerdeverfahren wurden die Sachverständigen mit diesem Beschwerdevorbringen befasst und haben sie teilweise Änderungen, Ergänzungen oder Konkretisierungen sowie vereinzelt auch (primär aufgrund der Antragsänderung vom Juni 2018) den Entfall von Nebenbestimmungen vorgeschlagen. Diesen Vorschlägen ist das Bundesverwaltungsgericht im Spruch des gegenständlichen Erkenntnisses weitestgehend gefolgt. Die nunmehr vorgeschriebenen Nebenbestimmungen sind hinreichend konkret und bestimmt, um der Konsenswerberin einen Rahmen aufzuzeigen, in welchem das Detailprojekt umweltverträglich gestaltet werden kann.

2.3.10 Zum Siedlungswesen und zur Raumstruktur sowie zur örtlichen Raumordnung:

Die in der Einreichung vorgesehene Trasse folgt, wie bereits oben in der Vorhabensbeschreibung dargestellt wurde, zu einem großen Teil der bestehenden Westbahntrasse. Nur im Bereich zwischen ca. Projekt-km 193,9 (Unterführung der L1227 Paschinger Straße) und ca. Projekt-km 200,5 (Unterführung der B133 Theninger Straße) wird diese Trasse verlassen und eine Verschwenkung zum Flughafen Hörsching vorgenommen. Dadurch wird die Trasse im Bereich der Gemeinde Pasching aus mittlerweile dicht besiedeltem Gebiet auf bisher landwirtschaftlich genutzte Grundflächen verlegt, und es kommt in diesem Bereich zu einer Entlastung des Siedlungsgebietes bei gleichzeitiger Inanspruchnahme bisher landwirtschaftlich genutzter Grundstücke. Im restlichen Trassenbereich wird die

bestehende Trasse beibehalten, sodass die bisherigen Auswirkungen auf das Siedlungswesen und die Raumstruktur im Wesentlichen beibehalten werden.

Die zum Einreichungszeitpunkt aktuellen raumordnerischen Unterlagen (inklusive des von der BF3 in ihrer Beschwerde genannten Strategiepapiers "Räumliche Entwicklungsstrategie Pasching 2030") wurden bei der Projektausarbeitung (Einlagezahl 05-01.01 "UVE-Bericht Siedlungswesen", S. 43 ff.) sowie im Umweltverträglichkeitsgutachten (Band 1, S. 532) berücksichtigt. Auf die im Zeitverlauf deutlich wechselhafte Haltung der BF3 zur Trassenverschwenkung wurde oben bereits hingewiesen.

Dort, wo es durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben zu Unterbrechungen bestehender Wegbeziehungen kommt, werden diese durch im Projekt vorgesehene Unterführungen weitestgehend wieder hergestellt. Hinsichtlich des in der Beschwerde der BF3 angesprochenen Mitterweges, bei dem es sich um öffentliches Gut handelt, wurde von der Konsenswerberin die Schaffung einer Unterführung geprüft, diese aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten letztlich nicht vorgesehen. Aufgrund der Lage der Bahntrasse fast auf Geländeoberkante und der Notwendigkeit, eine Unterführung mit einer Bauwerksbreite von ca. 25 m mindestens 4,5 m unter Gelände zu errichten, wären nämlich in diesem Bereich ca. 50 m lange Rampen erforderlich.

Dazu wurde bereits in der Verhandlung der belangten Behörde (Verhandlungsschrift S. 108) durch den Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik aufgrund einer damaligen Stellungnahme der Gemeinde Pasching festgestellt:

"Die neue Bahntrasse quert den derzeitigen Mitterweg, wobei derzeit eine Unterbrechung des Mitterweges und keine Querung der Bahntrasse vorgesehen ist. Eine Querung der Bahntrasse mittels eines Unterführungsbauwerkes ist bautechnisch grundsätzlich machbar. Allerdings ist dazu festzuhalten, dass eine Unterführung unter der Bahntrasse zumindest eine Länge von 35m unter Einbeziehung der von der Gemeinde geplanten Umfahrung Pasching - Abschnitt Ost eine Gesamtlänge von mindestens 46m erreichen wird. Weiters befindet sich die Bahntrasse und die Straße nur knapp über Gelände, wodurch sich die Unterführung mit der Wegoberfläche mehrere Meter unter Gelände befinden wird. Somit ergibt sich aus eisenbahnfachlicher Sicht eine relativ unattraktive Verbindung. Es erscheint daher, wenn der Weg erhalten werden soll, eine andere Lösung mit Veränderung des Wegenetzes als generell besser geeignete Maßnahme, wobei dies entsprechend mit der Gemeinde abzustimmen ist."

Diese Aussagen sind, wie der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik auf S. 103 der "Gutachterlichen Ausführungen zu den Beschwerden" ausdrücklich bekräftigt hat, nach wie vor gültig. Ob, wie der Sachverständige weiter ausführt, die von der BF3 gewünschte Unterführung Mitterweg "prädestiniert scheint in der Dunkelheit eine erhebliche Anziehungskraft für gewisse Kreise auszuüben", kann im UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren dahingestellt bleiben, da es sich dabei selbst im Zutreffensfall nicht um einen umweltrelevanten Umstand handelt.

Sofern es durch das gegenständliche Vorhaben Mehrweglängen im landwirtschaftlichen Verkehr kommt (dies wird v.a. im Zusammenhang mit der dauerhaften Unterbrechung des Wirtschaftsweges "Mitterweg" der Fall sein), werden diese gegebenenfalls Gegenstand der privatrechtlichen Entschädigungsberechnung sein.

Wie sich aus dem Gutachten des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter ergibt, werden aus fachlicher Sicht bei einer projektgemäßen Umsetzung des Vorhabens und bei Beachtung der zwingenden Maßnahmen die diesen Fachbereich betreffenden umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 eingehalten. Bei Einhaltung der vom Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter vorgeschlagenen Nebenbestimmungen kommt es zu keiner Änderung in der fachlichen Beurteilung der Umweltverträglichkeit gegenüber dem Behördenverfahren.

2.3.11 Zur Flächenwidmung/Stadtentwicklung, zur örtlichen Raumordnung und zum Ortsbild:

Der Einreichung wurden die zum Zeitpunkt der Einreichung aktuellen und rechtsgültigen Daten bzw. orts- und regionalplanerischen Feststellungen zugrundegelegt. Die konkret herangezogenen Richtlinien, Vorschriften und Normen sind dem UVE-Bericht Siedlungswesen (Einlagezahl 05-01.01), Kapitel 3.1 Rechts- und Datengrundlagen zu entnehmen. Dem Umweltverträglichkeitsgutachten wurden u.a. das OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998 (V), LGBl. Nr. 72/1998, das Regionale Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland 1999, LGBl. Nr. 30/1999, die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Gemeinden Hörsching, Kirchberg-Thening, Linz, Leonding, Marchtrenk, Oftering und Pasching in der jeweils gültigen Fassung (zwischen 2000 bis 2013) und die Flächenwidmungspläne der Gemeinden Hörsching, Kirchberg-Thening, Linz, Leonding, Marchtrenk, Oftering und Pasching in der jeweils gültigen Fassung (zwischen 2002 bis 2013) zugrundegelegt (vgl. die Auflistung auf S. 492 des Umweltverträglichkeitsgutachtens). Die Konsenswerberin gibt in ihrer Beschwerdebeantwortung an, sie habe auch noch im Juni 2012 und im Juni 2014 bei der Stadtgemeinde Leonding nach Aktualisierungen nachgefragt und die dabei erhaltenen Angaben in den Einreichunterlagen berücksichtigt. Wie sich aus den gutachterlichen Äußerungen des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter (Umweltverträglichkeitsgutachten, S. 501 ff.; Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 34 f.) ergibt, entsprechen die der Beurteilung zugrunde gelegten Unterlagen dem Stand der Technik und wird die Entwicklung der Stadtgemeinde Leonding entsprechend dem geltenden Landesraumordnungsprogramm nicht verunmöglicht. Dabei wurde, wie der Sachverständige für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter in der mündlichen Verhandlung klargestellt hat, auch die Verordnung der OÖ. Landesregierung betreffend das regionale Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland 3, LGBl. Nr. 98/2018, berücksichtigt, soweit darin die Einstufung der Gemeinden Leonding, Pasching und Hörsching entsprechend genannt wird (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 39).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild wurden im Einreichprojekt und im Umweltverträglichkeitsgutachten geprüft, entsprechende Maßnahmen wurden im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben. Bei Beachtung dieser Maßnahmen ist die grundsätzliche Umweltverträglichkeit gegeben. Präzisierungen (etwa hinsichtlich der konkreten Farbgestaltung der Lärmschutzwände oder der allfälligen Ausführung verglaster Flächen etc.) werden im Detailgenehmigungsverfahren vorzunehmen sein.

2.3.12 Zur behaupteten unzureichenden Begrenzung der zulässigen Schallpegel:

Die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben der SchIV (Schienenlärm) und der ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1 (bahnseitige Anlagen und Baulärm) werden bei Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, insbesondere bei Berücksichtigung der aktiven (bahnseitigen) und passiven (objektseitigen) Schallschutzmaßnahmen, eingehalten.

Der in der SchIV vorgesehene "Schienenbonus" entspricht nach wie vor dem Stand der Technik. Bei Berücksichtigung eines Spitzenpegelkriteriums (ohne "Schienenbonus"), wie im gegenständlichen Fall bereits im Rahmen des Behördenverfahrens erfolgt, sind die Vorgaben der SchIV aus humanmedizinischer Sicht jedenfalls als zulässig anzusehen. Dies ergibt sich aus den schlüssigen Ausführungen der Sachverständigen für Lärmschutz und für Humanmedizin (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 54 f. und S. 63).

Soweit die BF1 und die BF127 in ihren gleichlautenden Beschwerden vorbringen, durch die besonderen in der Stadt Leonding vorgefundenen Umstände (Kessellage, "Zerschneidungssituation") sei eine Unterschreitung der Vorgaben der SchIV notwendig, ist darauf hinzuweisen, dass sich bereits der im Behördenverfahren tätige Sachverständige für Humanmedizin mit der besonderen Lage von Leonding auseinandergesetzt hat, aber ein Abweichen von den Grenzwerten der SchIV nicht für erforderlich erachtet hat. Auch der im Beschwerdeverfahren bestellte Sachverständige für Humanmedizin hat in seinen schlüssigen Ausführungen, denen die BF nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten sind, keinen Grund gesehen, aufgrund der "Kessellage" und der "Zerschneidung" von Leonding niedrigere Grenzwerte anzusetzen, als in der SchIV vorgesehen sind (vgl. dazu Ergänzungsbericht zum Fragenbereich 4 [Einwendungen nach der Verhandlung vom 25./ 26./ 27.04.2017], S. 17: "Siedlungsdichte und Topographie von Leonding wurden ebenso berücksichtigt wie die zu erwartenden Züge bzw. Güterzüge des Nachts und die Zunahme der Geschwindigkeiten. Die humanmedizinische Begutachtung der prognostizierten Schallimmissionen beruhte auch nicht nur auf den Kriterien der SchIV, sondern es wurden z.B. auch Spitzenpegel geprüft und mit Kriterien verglichen, die aus einer umfangreichen Studie (Neuberger & Lassnig 2014, Umwelt & Technik 11:35-51) abgeleitet sind und die sich schon bei der Beurteilung ähnlicher Projekte bewährt haben. Beweissicherungen und erforderlichenfalls Nachbesserungen des Schallschutzes sind in diesem Zusammenhang als zwingende Auflagen festgelegt, insbesondere bei höhergeschossigen Bauten im Nahbereich der Schienentrasse").

Auf die von verschiedenen BF vorgebrachten "Night Noise Guidelines" der WHO,

welche bloß empfehlenden Charakter haben und nicht unmittelbar anwendbar sind (VfGH 13.12.2007, V87/06; VwGH 26.04.2006, 2003/04/0097), wurde im Behördenverfahren von den Sachverständigen (vgl. S. 229 und 230 der Verhandlungsschrift der belangten Behörde) und im angefochtenen Bescheid von der belangten Behörde (S. 170 f) ausführlich eingegangen. Auch der Sachverständige für Humanmedizin im Beschwerdeverfahren hat sich detailliert mit den "Night Noise Guidelines" der WHO und deren begrenzter Anwendbarkeit auseinandergesetzt und ist in nachvollziehbarer Weise zu dem Schluss gekommen, dass aus fachlicher Sicht das im Projekt angesprochene Schutzgutniveau auch im Kontext mit der bzw. den WHO Richtlinie(n) als ausreichend anzusehen ist und aufgrund der in den "Environmental Noise Guidelines for the European Region" getroffenen Annahmen gegenständlich keine Gefahr für die Gesundheit von Menschen aufgrund von Schienenverkehrslärm abgeleitet werden kann (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 77 und S. 81).

Die Lärmschutzgrenzwerte für Bau- und Betriebslärm sind sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase einzuhalten, sodass es weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu unzumutbaren Belästigungen kommt. Durch die vorgeschriebenen Kontrollmessungen für den Bahnlärm, die denklogisch erst nach der Inbetriebnahme des Vorhabens mit dem dann gefahrenen Betriebsprogramm durchgeführt werden können, kann die Einhaltung der Grenzwerte überprüft und ein allfällig nachträglich notwendig werdender Bedarf an zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen festgestellt werden. Damit können auch immissionsrelevante Veränderungen, die erst während des Baus eintreten und nicht durch das gegenständliche Vorhaben verursacht werden (etwa die Entfernung von Bauwerken, die sich derzeit noch zwischen der Vorhabenstrasse und einem zu schützenden Objekt befinden), berücksichtigt werden.

Die von der BF1 und der BF127 geforderte Gesamtlärmbeurteilung (unter Einbeziehung der Vorbelastung durch anderen Verkehrslärm) entspricht nach den Ausführungen der Sachverständigen nicht dem Stand der Technik, ist in der SchIV nicht vorgesehen und wurde daher von den Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin nicht gefordert.

2.3.13 Zum Immissionsminimierungsgebot:

Das beschwerdegegenständliche Vorhaben entspricht, wie sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, den "Gutachterlichen Aussagen zu den Beschwerden" und den "Gutachterlichen Aussagen zu den Änderungen" ergibt, dem Stand der Technik. Bei Einhaltung und Beachtung der im angefochtenen Bescheid und im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Nebenbestimmungen kommt es weder zu Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen noch zu erheblichen Belastungen der Umwelt noch zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO.

Bei Feinstaub werden - auch in der Bauphase - die maßgeblichen Grenzwerte gemäß IG-L eingehalten. Auch bei Lärm, Erschütterungen und elektrischen und magnetischen Feldern (EMF) sind keine unzulässigen Überschreitungen der

relevanten Grenzwerte zu erwarten. Dies ergibt sich aus den schlüssigen gutachterlichen Äußerungen der gerichtlich bestellten bzw. beigezogenen Sachverständigen, denen die BF nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten sind.

Auch schon aus der Umweltverträglichkeitserklärung, Bericht Luftschadstoffe (Einlagezahl 04-04.01) ergibt sich, dass es im Rahmen der Betriebsphase auf Grund der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes (Verschwenkung Trasse, Zunahme Zugverkehr, Verlegung Rübenverladeplatz, etc) zu keiner Grenzwertüberschreitung gemäß IG-L kommt. Minderungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

2.3.14 Zu den behaupteten Auswirkungen auf das Eigentum der Stadtgemeinde Leonding:

Die BF1 bringt in ihrer Beschwerde vor, die belangte Behörde habe sich nicht mit der angeblichen Beeinträchtigung (Schienenlärm) auf zwei näher bezeichneten, im Eigentum der Stadtgemeinde Leonding stehenden Liegenschaften auseinandergesetzt.

Die im Behördenverfahren durchgeführte schalltechnische Untersuchung berücksichtigt alle betroffenen Objekte, somit auch die von der BF1 genannten Liegenschaften. Es handelt sich um landwirtschaftlich genutzte Flächen ohne Wohnbebauung, die durch die Rasterlärmkarten abgedeckt werden. Eine eigene erschütterungstechnische Beurteilung ist unterblieben, weil diese Liegenschaften landwirtschaftlich genutzt werden. Die Beurteilung im Fachbereich Luft und Klima zeigt nach Fertigstellung des Vorhabens im hier relevanten Teilraum Linz-Leonding nur unerhebliche Auswirkungen. Das ergibt sich bereits aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Fragenbereich 1-3, S. 219, 484 f.; im Beschwerdeverfahren bestätigt durch Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 218).

2.3.15 Zur Sicherheitstechnik:

Die BF1 und die BF127 haben eingewendet, dass in den Einreichunterlagen keine ausreichenden Angaben zu Maßnahmen im Zusammenhang mit Rettungsmaßnahmen, Brandbekämpfung etc. enthalten seien. Auch dem angefochtenen Bescheid sei nicht zu entnehmen, ob diese Aspekte im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren noch berücksichtigt werden.

Entsprechende Angaben sind aber bereits im Einreichprojekt enthalten (etwa Risikoanalyse Grundwasserschutz bei außerbetrieblichen Ereignissen: Einlagezahl 03-04.10; EB 09-01_Arbeitnehmerschutz: "Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument im Sinne §§ 4, 5 ASchG" sowie "Unterlage für spätere Arbeiten im Sinne des BauKG § 8"). Da jedoch die konkrete Einsatzplanung erst bei der Erstellung der Unterlagen für die Inbetriebnahme möglich ist, ist es nicht zu beanstanden, wenn das endgültige Einsatzkonzept erst nach Vorliegen der technischen Ausführungsplanung im Zuge des unionsrechtlich zwingend durchzuführenden Betriebsbewilligungsverfahrens (Abnahmeverfahrens), jedenfalls

aber vor der Inbetriebnahme erstellt wird. Die Details dafür werden im eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren festgelegt.

Dazu hat der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb in seinem Gutachten (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 102) folgendes zutreffend festgestellt:

"Die Unterlagen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (siehe nachfolgende Ausführungen für EisebG § 31), die das Bauvorhaben dem Stand der Technik entsprechend unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen und der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes bestätigen, müssen auch ein Sicherheitskonzept enthalten, welches mit dem Landes-Feuerwehrverband Oberösterreich abzustimmen ist. Aus Sicht des Sachverständigen wurde empfohlen, dass der Bauwerber rechtzeitig vor der Erstellung der Einreichunterlagen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (Eisenbahngesetz - EisebG 1957 § 31) Abstimmungsgespräche mit den Vertretern des Landesfeuerwehrverbandes einleitet.

Gemäß § 31 EisebG idGF ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Nach § 31a EisebG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen.

Dem Antrag ist neben dem Bauentwurf auch ein Gutachten zu allen projektrelevanten Fachgebieten beizugeben. Letzteres zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderung des ArbeitnehmerInnenschutzes entspricht.

Zu diesem Zweck hat der Projektwerber ein, alle projektrelevanten Fachgebiete (z.B. Wasserbau & Hydrogeologie, Oberleitung & 16 2/3 Hz & Elektromagnetische Felder, Traktionsstromversorgung, Unterwerkstechnik, Leit-, Sicherheits- & Telekommunikationstechnik und Eisenbahnbetrieb) umfassendes Gutachten gem. EisebG zum Nachweis der Einhaltung des Standes der Technik (FN: Der Stand der Technik im Sinne des § 9 EisebG der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und 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. Anlagen, die entsprechend den aktuellen Regeln der Technik geplant und errichtet werden, entsprechen dem Stand der Technik. Werden Lösungen gewählt, die nicht den Regeln der Technik entsprechen, kann der Stand

der Technik auch durch den Nachweis einer entsprechenden Funktion und Sicherheit sichergestellt werden. Die Beurteilung des Projektes erfolgt entsprechend dem Detaillierungsgrad der vorliegenden Planunterlagen.) 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 ArbeitnehmerInnenschutzes beizubringen.

In den UVE-Unterlagen sind für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb keine Risiken erkennbar und vorhersehbar, denen nicht Rechnung getragen wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass die sicherheitstechnischen Normen eingehalten werden und auch für die weiteren Verfahrensschritte positive Begutachtungen in dieser Hinsicht möglich sein werden."

Dadurch ist jedenfalls sichergestellt, dass noch vor der Inbetriebnahme des Vorhabens eine umfassende sicherheitstechnische Überprüfung nach dem Stand der Technik stattfindet und die Konsenswerberin alle dafür erforderlichen Unterlagen beizubringen hat. Das von den BF behauptete sicherheitstechnische Defizit liegt nicht vor.

2.3.16 Zu den Auswirkungen auf das Eigentum der Beschwerdeführer:

Eine Beeinträchtigung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte von Nachbarn (im Sinne einer Substanzvernichtung oder Verunmöglichung des bestimmungsgemäßen Gebrauches von Liegenschaften) ist im gesamten Verfahren nicht hervorgekommen. Bloße Wertminderungen sind typischerweise Gegenstand der zivilrechtlichen Entschädigungsberechnung und -festsetzung.

Eine Enteignung von durch das Einreichprojekt betroffenen Grundstücken wird im angefochtenen Bescheid nicht angeordnet. Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit konkreter Zwangsrechte sind dem angefochtenen Bescheid nicht zu entnehmen. Vielmehr wird die Ermittlung eines allenfalls erforderlichen konkreten Grundbedarfs erst im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens unter Anwendung der Bestimmungen des EisbG (§ 31 ff., eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) erfolgen können.

2.3.17 Zu den behaupteten Beeinträchtigungen während der Bauphase:

Die Bauphase und die Bauszenarien wurden in der Einreichung behandelt und in der Planung berücksichtigt (vgl. Mappe UV 03-03). Angaben zu den Transportrouten und zum Materialumschlag sind im Baukonzept (Einlagezahl 03-03.01) sowie im "Fachbeitrag Schalltechnik, Anhang Bau" (Einlagezahl 04-01.16) und in der Mappe UV 08-01, Einlagezahl 08.01-14 enthalten. Die Umweltauswirkungen durch Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub, Erschütterungen und Lichtimmissionen sowie die Ableitung und Versickerung verschmutzter Oberflächenwässer und Beeinträchtigung des Grundwassers in der Bauphase, durch Baustellenverkehr und Baugeschehen sind in den jeweiligen Fachbereichen der Einreichunterlagen dargelegt. In Bezug auf die Lärmbelastung während der Bauphase ist festzustellen, dass die Erhöhung des Verkehrsaufkommens während der Bauphase nur eine untergeordnete Rolle für die Lärmbelastung spielt und insbesondere Aufwachreaktionen durch Baulärm schon

deshalb nicht eintreten werden, weil in der Nacht grundsätzlich nicht gebaut wird. Zu diesen Ergebnissen sind bereits die Sachverständigen im Behördenverfahren gelangt. Auch die sachverständigen Beurteilungen im Beschwerdeverfahren haben nichts anderes ergeben.

2.3.18 Zur behaupteten Gefährdung des Grundwassers:

Beim Ausbau der Bahnstrecke wird es im Bereich des Anwesens der BF4 bis BF7 zu keinen Eingriffen in das Grundwasser oder den Grundwasserleiter kommen. Die von den BF4 bis BF7 befürchtete Gefährdung des Grundwassers ist daher, wie sich u.a. aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser ergibt, nicht zu erwarten. Gleichwohl wurde der Brunnen P152 XXXX " XXXX " in das Beweissicherungsprogramm aufgenommen (Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1 bis 3, S. 388). Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 118) zu den diesbezüglichen Befürchtungen der BF4 bis BF7 ausgeführt: "Die Sorge, dass durch den Rübenverladeplatz eine qualitative Belastung des Grundwasserkörpers einhergeht, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Gerade aus diesem Grund wurden für die Erstellung des Fachberichtes Geologie - Hydrogeologie einschließlich Grundwasserschutz zum Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) vom SV für Geologie - Hydrogeologie einschließlich Grundwasserschutz ergänzende Unterlagen bzw. Untersuchungsergebnisse von der Konsenswerberin verlangt. Diese stellen einen integrierenden Bestandteil der damaligen Einreichunterlagen dar. Diese wurden im UVGA berücksichtigt und gutachterlich beurteilt. Diese ergänzenden Untersuchungen haben in nachvollziehbarer Weise ergeben, dass eine Verschlechterung der vorliegenden Situation im Bereich des geplanten neuen Rübenverladeplatzes durch verstärkte Pestizid- oder Schwermetallbelastung von durch Niederschlag eingeschwemmten Erden bei regelmäßiger Wartung bzw. Verfuhr des Schlammes aus der Sickermulde ausgeschlossen werden kann. Diesbezüglich wird auf die entsprechenden Ausführungen im UVG verwiesen. Um eine Umweltbeeinträchtigung durch allfällige bei einem außerbetrieblichen Ereignis freigesetzte grundwassergefährdende Schadstoffe zu verhindern, wurden im Rahmen der Störfallanalyse zudem Regelquerschnitte für Sickermulden konzipiert, die bei der Projektumsetzung zu berücksichtigen sind. Diese sind auch in der Betriebsphase wirksam. (UVG S. 345, 346). Diese Maßnahme gilt uneingeschränkt auch für den Bereich des Rübenverladeplatzes".

Die belangte Behörde hat sich, aufbauend auf die gutachterlichen Aussagen der Sachverständigen, auch mit den befürchteten quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf die Brunnen der BF4 bis BF7 auseinandergesetzt (angefochtener Bescheid, S. 187 f.) und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Befürchtungen der BF4 bis BF7 unbegründet sind. Dem sind die BF4 bis BF7 nicht substantiiert entgegengetreten. Sofern, wie die BF4 bis BF7 vermeinen, eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich ist, wird diese im Detailgenehmigungsverfahren einzuholen sein.

2.3.19 Zur behaupteten Verletzung der Beschwerdeführer in ihren subjektiven

öffentlichen Rechten:

Unter diesem Titel machen die BF10 bis BF126 in ihrer Beschwerde, gestützt auf ein Gutachten von Dipl.-Ing. XXXX vom April 2018, "fehlende Umweltverträglichkeit" geltend und begründen dies im Wesentlichen (abermals) mit der von der Konsenswerberin getroffenen Trassenwahl (Abweichen von der Bestandstrasse, Verschwenkungsvariante SUED4). Diesbezüglich wird auf den Punkt "Zur Variantenuntersuchung, zur Trassenwahl und zur Standortwahl für den Rübenverladeplatz" verwiesen. Gründe, die aus fachlicher Sicht gegen die gewählte Trasse sprechen und aus dem Blickwinkel der Schutzgüter des UVP-G 2000 gegen eine Erteilung der (grundsätzlichen) Genehmigung sprechen würden, wurden von den gerichtlich bestellten Sachverständigen nicht gesehen. Schon die im Behördenverfahren tätigen Sachverständigen haben sich inhaltlich mit der von der Konsenswerberin vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung eingehend auseinandergesetzt und nach Durchführung der Prüfung in Hinblick auf Vollständigkeit, Nachvollziehbarkeit und fachliche Richtigkeit keinen weiteren Ermittlungsbedarfs gesehen. Vielmehr haben sie die Umweltverträglichkeitserklärung als Basis ihrer gutachterlichen Beurteilung herangezogen.

2.3.20 Zur behaupteten Gefährdung und Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit:

Mehrere BF machen eine Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit durch das Vorhaben geltend. Die BF4 bis BF7 beziehen sich dabei nicht nur auf den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke, sondern insbesondere auch auf die geplante Errichtung des Rübenverladeplatzes und befürchten, durch Lärm, Feinstaub, Licht und "Elektrosmog" in ihrer Gesundheit gefährdet zu werden. Diese Befürchtungen sind, wie sich aus den gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen für Lärmschutz, Luftreinhaltung, Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung und Humanmedizin ergibt, unbegründet.

Die zu erwartenden Immissionen durch Lärm, Luftschadstoffe, Licht und elektrische sowie magnetische Felder ("Elektrosmog") wurden in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt und im Umweltverträglichkeitsgutachten behandelt. Darauf aufbauend haben die Sachverständigen für Humanmedizin sowohl im Behördenverfahren als auch im Beschwerdeverfahren übereinstimmend festgestellt, dass es durch das Vorhaben (einschließlich Rübenverladeplatz) aus humanmedizinischer Sicht bei projektgemäßer Ausführung unter Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und der behördlich sowie gerichtlich vorgeschriebenen Nebenbestimmungen zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen kommen wird.

2.4 Auswirkungsbeurteilung:

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden zu allen beurteilungsrelevanten Themen Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen aus den Fachbereichen Raum- und Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik,

elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung, Ökologie (einschließlich Gewässerökologie), Boden und Agrarwesen, Luft und Klima, Lärm, Erschütterungen, Humanmedizin, Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Abfallwirtschaft, Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie, Luftfahrt sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch wiederholt bei UVP-Verfahren als Gutachter beigezogen wurden.

Die vom Bundesverwaltungsgericht eingeholten Gutachten sind - entgegen den Behauptungen der BF - methodisch einwandfrei und entsprechen sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der vom Bundesverwaltungsgericht beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden. Dies gilt auch für die im Zuge des Beschwerdeverfahrens eingeholten "gutachterlichen Stellungnahmen": Auch dort, wo zur leichteren Lesbarkeit auf die formale Teilung in "Befund" und "Gutachten" verzichtet wurde, wurden durchwegs eine Erhebung eines Befundes und eine Begründung der gutachterlichen Schlussfolgerungen vorgenommen.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) vom Bundesverwaltungsgericht erhoben wurden, entsprechen damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG). Auch inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen der beigezogenen gerichtlichen Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter "Menschen und deren Lebensräume", "Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume", "Boden", "Wasser", "Luft und Klima", "Landschaft" und "Sach- und Kulturgüter" wurden anhand des Einreichprojekts, des Änderungsantrags vom Juni 2018, des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Beschwerdevorbringen bewertet.

Von den Fachgutachtern wurden das Vorhaben und die in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen sowie die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen anhand eines vom Bundesverwaltungsgericht vorgegebenen Fragenkatalogs überprüft und teilweise auch Maßnahmen vorgeschlagen, die über die im angefochtenen Bescheid

vorgeschriebenen Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

Auch mit den sich aus dem Antrag vom Juni 2018 ergebenden Änderungen des Vorhabens wurden die Sachverständigen befasst und mit einer Begutachtung dahingehend beauftragt, ob die Änderungen aus fachlicher Sicht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 widersprechen und ob durch die Vorhabensänderungen die Schutzgüter sowie die integrative Betrachtung des Projektes berührt werden. Auch die Auswirkungen der geplanten Verlegung der Linzer Lokalbahn (LILÖ), die nicht Bestandteil der Antragsänderung ist, wurden von den Sachverständigen in die Beurteilung einbezogen.

Die Sachverständigen kamen zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen sowie der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen, teilweise zu modifizierenden Nebenbestimmungen aus fachlicher Sicht die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 modifizierten Vorhabens gegeben ist, da dann die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht hinsichtlich der relevanten Schutzgüter "Menschen und deren Lebensräume", "Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume", "Boden", "Wasser", "Luft und Klima", "Landschaft" und "Sach- und Kulturgüter" eingehalten werden. Insbesondere wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Licht möglichst gering gehalten und werden Emissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen führen würden.

Hinsichtlich des Schutzguts "Boden" kam bereits die Umweltverträglichkeitserklärung (Einlagezahl 06-03.01, S. 107) zu dem Ergebnis, dass die Eingriffserheblichkeit sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase im Teilraum Linz - Leonding und im Teilraum Oftring - Marchtrenk hoch und im Teilraum Pasching - Hörsching sehr hoch ist. Da die Maßnahmenwirksamkeit in allen drei Teilräumen als mäßig eingeschätzt wurde, ergibt sich nach Einschätzung der Konsenswerberin im Teilraum Linz - Leonding und im Teilraum Oftring - Marchtrenk eine mittlere sowie im Teilraum Pasching - Hörsching eine hohe Restbelastung für das Schutzgut "Boden". Die Umweltverträglichkeitserklärung beurteilt dennoch das Vorhaben auf Grundlage der Einreichung bei Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus der fachlichen Sicht des Themenbereichs Boden als umweltverträglich. Diese Einschätzungen wurden vom Sachverständigen für Boden und Agrarwesen im Umweltverträglichkeitsgutachten und auch im Beschwerdeverfahren geteilt. Die in der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlagezahl 06-03.01 "Boden und Landwirtschaft") vorgesehenen Maßnahmen umfassen den Bodenschutz während der Bauphase, die Bodenrekultivierung sowie die Reduktion der Versiegelung in der Betriebsphase. Dadurch können zwar dauerhafte Bodenverluste nicht vermieden werden, durch diese Maßnahmen werden aber negative Vorhabenswirkungen, wie etwa die Beeinträchtigung der Bodenqualität und der Bodenfunktionen, begrenzt und vermindert. Zu beachten ist auch, dass der Flächenverbrauch durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben im Vergleich zur

derzeitigen und für die nahe Zukunft prognostizierten Siedlungstätigkeit als untergeordnet bewertet werden kann (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 22 ff.; siehe auch die dort wiedergegebene, aus dem örtlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Pasching entnommene Grafik zur geplanten Nutzung des Raumes zwischen der aufzulassenden Bestandstrasse und der Verschwenkungstrasse). Eine Gegenüberstellung des durch das Vorhaben bewirkten, räumlich begrenzten Eingriffes in das Schutzgut Boden mit den Vorteilen der Trassenverschwenkung (Entlastung des Ortskernes von Pasching, Ermöglichung der im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Anbindung des Flughafens Hörsching, erleichterte Bauführung und dadurch kürzere Bauzeit mit insofern geringeren Auswirkungen auf die Umwelt; außerdem würde ein Ausbau der Bestandsstrecke über lange Zeiträume Langsamfahrstellen und damit auch eine Kapazitätsreduktion bewirken [vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 42]) führt zu dem Ergebnis, dass die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit durch den Bodenverlust nicht in Frage gestellt wird und die Vorteile der Trassenverschwenkung jedenfalls überwiegen.

Im Beschwerdeverfahren ist nichts hervorgekommen, das eine Nichteinhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 besorgen ließe. Wie die BF10 bis BF126 in ihrer Beschwerde (Punkt 4.4.2.3; Gutachten XXXX , S. 52 bis 57) anmerken, konnte auf Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens noch nicht ausgeschlossen werden, dass europarechtliche Verbotstatbestände nach der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie erfüllt werden. Vom Bundesverwaltungsgericht wurde daher der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie mit einer ergänzenden Beurteilung dahingehend beauftragt, ob das Einreichprojekt hinsichtlich des Schutzgutes "Tiere und ihre Lebensräume" aus fachlicher Sicht grundsätzlich umweltverträglich ist. Der Sachverständige (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 120 ff.) kam zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass verschiedene geschützte Säugetiere (Biber, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Weißrandfledermaus), Vögel (Silberreiher, Weißstorch, Schwarzspecht, Halsbandschnäpper), Reptilien (Zauneidechse) und Amphibien (Wechselkröte, Springfrosch) im Untersuchungsgebiet vorkommen, dass aber Tötungen oder Störungen, die über das normale Lebensrisiko hinausgehen, und die Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der Bau- und Betriebsphase auszuschließen sind (vgl. auch die Ausführungen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung, Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 70 ff.). Hinsichtlich der Zauneidechse (*Iacerta agilis*) hat der Sachverständige einen Auflagenvorschlag (funktionserhaltende Maßnahme) formuliert, der in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurde. Artenschutzrechtliche Aspekte, die einer Feststellung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit entgegenstünden, liegen nicht vor. Zu verweisen ist auch darauf, dass im Rahmen des teilkonzentrierten Verfahrens beim Land Oberösterreich eine vertiefende naturschutzrechtliche Prüfung des Vorhabens stattfinden wird.

Soweit die BF die Ansicht vertreten, dass durch das gegenständliche Vorhaben das Hochwasserrisiko für Wohngebäude erhöht werde, ist darauf hinzuweisen, dass die Wasserbauplanung nach dem Stand der Technik erfolgt ist und die Auswirkungen

auf den Hochwasserabfluss in der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlagezahl 09-01 "Oberflächenwasser") behandelt wurden. Die Überprüfung durch den gerichtlich bestellten Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer kam insgesamt zu dem Ergebnis, dass keine Hindernisse der Feststellung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit entgegenstehen. Aufgrund der mit dem Änderungsantrag vom Juni 2018 vorgenommenen Projektänderungen bzw. Optimierungen konnten die Spiegelhebungen zufolge des Projektes inklusive aller vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gegenüber dem von der belangten Behörde beurteilten UVP-Projekt noch weiter verringert werden. Insbesondere im Bereich von Wohnobjekten ergeben sich überwiegend Verbesserungen zufolge des Projektes, und die lokalen Verschlechterungen liegen unter der Merkmalsgrenze von 1 cm (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 119). Qualitative und quantitative Fragen zum Thema Grund- und Quellwasser wurden auch in den Fachgebieten "Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser" sowie "Abfallwirtschaft" behandelt. Gewässerökologische Fragen in diesem Zusammenhang wurden im Fachgebiet "Ökologie einschließlich Gewässerökologie" abgehandelt. Auch diese Fachgutachter kommen zu keinem entgegenstehenden Ergebnis.

Bereits das Umweltverträglichkeitsgutachten kam zu dem Ergebnis, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Immissionsgrenzwerte (z.B. nach der SchIV) eingehalten werden bzw. durch das Vorhaben keine relevante Zusatzbelastung eintritt (Luftschadstoffe, IG-L). Im Beschwerdeverfahren wird diese Einschätzung durch die gerichtlich bestellten Sachverständigen bestätigt, wobei die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens aufgrund der im Änderungsantrag vom Juni 2018 vorgesehenen zusätzlichen Maßnahmen und Projektanpassungen teilweise noch günstiger beurteilt werden. Eine maßgebliche Beeinträchtigung der UVP-relevanten Schutzgüter "Menschen und deren Lebensräume", "Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume", "Boden", "Wasser", "Luft und Klima", "Landschaft" und "Sach- und Kulturgüter" ist daher nicht zu erwarten.

Wenn die BF10 bis BF126 in Punkt 4.4.2.5 ihrer Beschwerde beklagen, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten als zwingend bezeichnete Maßnahmen im Bescheid nicht entsprechend berücksichtigt worden wären, ist darauf zu verweisen, dass es sich bei den von den BF genannten Maßnahmen (Reduktion des Bodenverbrauchs in der Betriebsphase, Errichtung eines "Ersatzbahnhof" in Pasching, Erstellung eines integrierten regionalen Verkehrskonzeptes) nicht um für die (grundsätzliche) Genehmigung des Vorhabens notwendige Maßnahmen, sondern bloß um Vorschläge der Sachverständigen im Behördenverfahren handelt, die zu weiteren Verbesserungen im Hinblick auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 führen könnten. Die von den BF eingemahnten Maßnahmen sind auch im Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht als "zwingend vorzuschreibende Maßnahmen" angeführt (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1 bis 3, Punkt 7.1). Für eine mögliche spätere Errichtung eines "Ersatzbahnhof" in Pasching wurde im angefochtenen Bescheid Vorsorge getroffen; die sofortige Errichtung einer neuen Bahnhaltestelle Pasching ist dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Fragenbereich 1 bis 3, Punkt 7.2 "Empfohlene Maßnahmen", Maßnahme 4) zufolge aus heutiger Sicht nicht zweckmäßig. Aus dem Blickwinkel der Eisenbahnbautechnik wäre jedoch auch eine sofortige Errichtung der

neuen Haltestelle Pasching durchaus möglich (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 20).

Zur Überwachung der Einhaltung der Genehmigungskriterien wurde bereits im angefochtenen Bescheid ein umfangreiches Monitoring vorgeschrieben, das in Spruchpunkt II.4 der gegenständlichen Entscheidung aufgrund der eingeholten Sachverständigengutachten adaptiert wurde.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.04.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175).

Im Zuge des Beschwerdeverfahrens wurden Gegengutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen der Beschwerdeführer vorgelegt. Eine Beweiswürdigung dieser Gutachten bzw. Stellungnahmen und eine rechtliche Auseinandersetzung mit diesen ist - soweit für das gegenständliche Beschwerdeverfahren relevant - in der vorliegenden Entscheidung erfolgt.

Bei Dipl.-Ing. XXXX handelt es sich um einen Fachmann, dessen Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es die Fachgebiete 06.01 Naturschutz; 06.05 Landschaftsgestaltung, Landschaftspflege, Landschaftsökologie; 06.70 Umweltverträglichkeit; 14.01 Raumplanung (Landes-, Stadt-, Ortsplanung) betrifft.

Bei Dipl.-Ing. XXXX handelt es sich ebenfalls um einen Fachmann, dessen Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Belange aus dem Fachbereich Maschinenbau (Fachgebiete 60.25 Sonstige Maschinen, Anlagen; 60.46 Werkzeugmaschinen, Fertigungsmaschinen; 60.62 Textilmaschinen, Maschinen, Anlagen für Textilarbeitung; 60.97 Technisch-kommerzielle Bewertung von Maschinen, Anlagen, Geräten, Instrumenten) handelt. Er hat sich allerdings lediglich zum Fachbereich "Lärmschutz" geäußert, wo eine entsprechende fachliche Ebene nicht erkannt werden kann. Auch das Unternehmen, in dem Dipl.-Ing. XXXX als Prokurist tätig ist (XXXX), gibt auf seiner Homepage unter "Profil und Qualifikation" (<https://www.XXXX.com/qualifikation-kompetenz/>, letztes Abfragedatum 04.04.2020) das Fachgebiet "Lärmschutz" oder ein vergleichbares Fachgebiet nicht an. Es ist daher davon auszugehen, dass den Äußerungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz (und darauf aufbauend des Sachverständigen für Humanmedizin) im Beschwerdeverfahren nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten wurde.

XXXX (BF84, Vertreter der XXXX) ist gerichtlich beeideter Sachverständiger für die Fachgebiete Jagd sowie Wildschäden und Jagdschäden (ausgenommen Fischereischäden) sowie für landwirtschaftliche Betriebe und landwirtschaftliche Liegenschaften. Obwohl in den Beschwerden der Fachbereich Forstwesen einschl.

Wald- und Wildökologie nicht eigens thematisiert wurde (so wurden lediglich in der Beschwerde der BF10 bis BF126 einzelne diesem Fachbereich zuzuordnende Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides als zu unbestimmt kritisiert), wurde in der mündlichen Verhandlung eine eingehende Diskussion zu Fragen der Wildhabitate, der im Projekt getroffenen Vorkehrungen für Wildquerungen und insbesondere der erforderlichen Breite von Wildquerungen sowie der KFZ-Fallwildentwicklung zugelassen (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 61 ff.). In einem regen Austausch mit dem BF84 konnte der Sachverständige für Forstwesen einschl. Wald- und Wildökologie alle diese Fragen - aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes ausreichend - beantworten und darstellen, dass sich für das beschwerdegegenständliche Vorhaben aus diesem Fachbereich bei Durchführung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Einhaltung der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen keine Hindernisse für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit ergeben (vgl. auch die in den Gutachterlichen Aussagen zu den Beschwerden, S. 135 ff., 195 erfolgte Auseinandersetzung des Sachverständigen mit der in der Beschwerde der BF10 bis BF126 formulierten Kritik an den im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen und die Schlussfolgerung in den Gutachterlichen Aussagen zu den Beschwerden, S. 220). Zu verweisen ist auch auf die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE-Bericht "Tiere und deren Lebensräume", Einlagezahl 06-02.01; UVE-Bericht "Forstwirtschaft und Jagd", Einlagezahl 06-03.08) und das Umweltverträglichkeitsgutachten, wo der Sachverständige die Annahmen und Schlussfolgerungen der Konsenswerberin ausdrücklich bestätigt hat. Auch mit der von den BF im Behördenverfahren vorgelegten gutachtlichen Stellungnahme vom 24.03.2015, erstellt von Mag. XXXX, Geschäftsführer des OÖ. Jagdverbandes und Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Ökologie (Wildökologie und Wildbiologie), Naturschutz, Allgemeine Zoologie (Wildbiologie, Säugetiere, Vögel), Jagd, sowie Ing. XXXX, Hegemeister und Delegierter zum OÖ. Landesjagdausschuss, hat sich der Sachverständige bereits im Behördenverfahren auseinandergesetzt (Umweltverträglichkeitsgutachten Fragenbereich 4 - Einwendung D31 [Band 3] S. 42 f.; vgl. auch die Bezugnahme im angefochtenen Bescheid, S. 293). Nach Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung (25.04.2017 und 26.04.2017) wurde von den BF im Behördenverfahren noch eine ergänzende wildökologische Stellungnahme von Mag. XXXX vom 22.06.2017 vorgelegt, die ebenfalls im angefochtenen Bescheid (S. 293) gewürdigt wurde. Weder die genannten schriftlichen Stellungnahmen aus dem Behördenverfahren noch die zum Teil auf diese Stellungnahmen aufbauenden Äußerungen des BF84 in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vermögen die schlüssigen und nachvollziehbaren gutachterlichen Äußerungen des gerichtlich bestellten Sachverständigen in Zweifel zu ziehen.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann das Gericht auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (vgl. VwGH 30.10.1991, 91/09/0047; VwGH 20.11.2001, 2001/09/0072; VwGH 25.04.2003, 2002/12/0109). Das Bundesverwaltungsgericht forderte die von

ihm bestellten Sachverständigen auf, zu den einzelnen Punkten der Beschwerden und sonstigen von BF im Verfahren eingebrachten Äußerungen Stellung zu nehmen. Die Sachverständigen konnten die gegen ihre Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und konnten die Gutachten aus dem Behördenverfahren bestätigen (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG, § 45 Rz 11 - 14). Gleichzeitig konnten die Parteien - etwa im Rahmen der mündlichen Verhandlung - erneut zu den gutachterlichen Ausführungen, die gemeinsam mit der Ladung für die mündliche Verhandlung an die Parteien übermittelt wurden und in der mündlichen Verhandlung durch die Sachverständigen präsentiert wurden, Stellung nehmen. Die entscheidungsrelevanten Themen wurden so ausführlich erläutert, dass sich das Bundesverwaltungsgericht eine abschließende Meinung bilden konnte. Die gerichtlich beigezogenen Sachverständigen konnten darlegen, dass die Beschwerdevorbringen insgesamt nicht geeignet waren, die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des Projekts in Zweifel zu ziehen.

Die Umweltauswirkungen wurden ausreichend dargestellt und es können die von der belangten UVP-Behörde getroffenen Feststellungen, wonach

- die Emissionen unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen nach dem Stand der Technik begrenzt werden,
 - die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst geringgehalten wird,
 - unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen ist, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn bzw. zu einer unzumutbaren Belästigung von Nachbarn kommt,
 - es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, wobei eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer auszuschließen ist,
 - die Gesamtbewertung keine schwerwiegenden Umweltbelastungen ergibt,
 - die Auswirkungen des Vorhabens für alle Schutzgüter beziehungsweise Fachbereiche unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen für alle Trassenabschnitte und Realisierungsphasen als zumindest vertretbar eingestuft werden und
 - ein öffentliches Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens besteht,
- bestätigt werden.

Die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes ist somit unter Berücksichtigung der in der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. der im Einreichprojekt enthaltenen sowie unter Berücksichtigung der in den UVP-

Teilgutachten vorgeschriebenen und der von den gerichtlich beigezogenen Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen während aller Bau- und Betriebsphasen gegeben.

Die Vorschläge der Sachverständigen hinsichtlich der Modifikation von Nebenbestimmungen sowie der Aufnahme zusätzlicher Nebenbestimmungen wurden im gegenständlichen Erkenntnis berücksichtigt. Ebenso wurden die Vorschläge der Sachverständigen, einzelne, durch die Vorhabensänderung vom Juni 2018 bereits zum Vorhabensbestandteil gewordene und damit obsoleete Nebenbestimmungen entfallen zu lassen, im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt.

3 Rechtliche Beurteilung:

3.1 Zur Zuständigkeit:

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG i.V.m. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 liegt in Genehmigungsverfahren Senatszuständigkeit vor.

Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG geregelt (§ 1). Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung - BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes - AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 - DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

3.2 Zur Beschwerdelegitimation und Rechtzeitigkeit der Beschwerden:

Der Bescheid des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017, wurde am 06.03.2018 mit Edikt BMVIT-820.378/0001-IV/IVVS4/2018

bzw. durch Kundmachung dieses Ediktes in zwei in Oberösterreich weitverbreiteten Tageszeitungen, nämlich in den "OÖ Nachrichten" und in der "Kronen Zeitung", sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht.

Eine frühere Zustellung an die nunmehrigen Beschwerdeführer bzw. deren Rechtsvertreter erfolgte nicht.

Der angefochtene Bescheid gilt gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 mit Ablauf von 2 Wochen, sohin also mit Dienstag, 20.03.2018 als gegenüber den BF zugestellt.

Die Beschwerdefrist beträgt gemäß § 7 Abs. 4 VwGVG vier Wochen, sodass Beschwerden bis 17.04.2018 einzubringen waren.

Alle Beschwerden wurden innerhalb der genannten Frist von vier Wochen erhoben und sind daher rechtzeitig.

Den Beschwerdeführern kommen im Verfahren unterschiedliche Rechte zu:

Beschwerde an das Verwaltungsgericht können gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG nur Personen erheben, die in ihren Rechten verletzt zu sein behaupten. Dies kann nur auf jene Personen zutreffen, die bereits im vorangegangenen Verwaltungsverfahren Parteistellung hatten oder haben hätten müssen, oder denen diese Befugnis aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zukommt (vgl. hiezu Eberhard/Ranacher/Weinhandl, Rechtsprechungsbericht: Landesverwaltungsgerichte, Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichtshof, ZfV 3/2016, 369).

Die BF1 bis BF3 sind Standortgemeinden iSd § 19 Abs. 1 Z 5 UVP-G 2000. Als solche sind sie gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Die BF4 bis BF9, die BF13 bis BF43 sowie die BF45 bis BF126 sind Nachbarn gemäß § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000. Auf Grund der ihnen nach § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 gewährten Parteistellung stehen ihnen die durch § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 gewährleisteten subjektiv - öffentlichen Rechte zu (vgl. VwGH 10.09.2008, 2008/05/0009, zu der inhaltsgleichen Regelung des § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000). Sie konnten daher zulässigerweise einwenden, dass sie durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben der mitbeteiligten Partei persönlich gefährdet oder belästigt sind oder ihre dinglichen Rechte gefährdet werden (vgl. hiezu Altenburger/Wojnar, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, S. 72).

Bei den BF10 und BF127 handelt es sich um Bürgerinitiativen, die aufgrund der Unterstützung einer Stellungnahme gem. § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 im behördlichen Genehmigungsverfahren durch die erforderliche Anzahl berechtigter Personen gem. § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 Parteistellung im UVP-Verfahren und Beschwerdebefugnis erlangt haben. Sie sind aufgrund dieser Bestimmung berechtigt, die Einhaltung von

Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Der Begriff der "Umweltschutzvorschriften" ist nach der Spruchpraxis des Umweltsenates und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes weit zu verstehen und nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Vom Begriff erfasst sind vielmehr Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen (VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229). Darunter fallen das Betriebsanlagenrecht der Gewerbeordnung, das Wasserrecht, Naturschutzrecht (VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199; VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229), Luftreinhaltrecht, Bergrecht, Luftfahrtrecht, Rohrleitungsrecht, landschaftschutzrechtliche Bestimmungen des Naturschutzrechts (VwGH 26.06.2009, 2006/04/0005) etc. (vgl. AB 1179 BlgNR 18. GP; VwGH 26.06.2009, 2006/04/0005). Eine Berufung auf die Umweltschutzvorschriften ist nur soweit möglich, als die jeweilige Norm einen umweltschützenden Aspekt aufweist (US 04.04.2008, 8A/2007/11 - 94 OÖ-Sbg 380 kV-Leitung; US 08.03.2007, 9B/2005/8-431 Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk]; vgl. auch VwGH 18.01.2001, 2000/07/0229). Maßgeblich ist nicht das jeweilige Gesetz insgesamt, sondern die im Einzelfall konkret anzuwendende Norm (vgl. Köhler/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 73 f; vgl. Pürgy in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren 141).

Bei der BF11, der BF12 und der BF44 handelt es sich um juristische Personen, die als Eigentümerinnen in der Nähe des gegenständlichen Vorhabens situierter Grundstücke vom beschwerdegegenständlichen Vorhaben betroffen sind. Zu beachten ist, dass diese BF als juristische Personen nicht in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit gefährdet oder im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 belästigt sein können (VwGH 29.04.2014, 2013/04/0157; 08.05.2013, 2011/04/0193; 24.05.2006, 2003/04/0159 mwN; 18.05.2005, 2005/04/0065; 26.05.1998, 98/04/0044; Altenburger/Berger, UVP-G2, § 19 UVP-G Rz 22; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 19 UVP-G Rz 12) und sie daher iSd § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 (nur) einwenden können, dass ihre dinglichen Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 19 UVP-G Rz 87). Unter einer Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte ist allerdings nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswerts des Eigentums zu verstehen. Das UVP-G schützt das Eigentum eines Nachbarn somit nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; 27.01.2006, 2003/04/0130; 18.05.2005, 2004/04/0099; 19.12.2013, 2011/03/0160; Köhler/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 47).

Im Lichte des Urteils des EuGH vom 15.10.2015 in der Rechtssache Kommission/Deutschland, C 137/14, in dem ausgesprochen wurde, dass die Beschwerdebefugnis und der Umfang der gerichtlichen Prüfung nicht auf Einwendungen beschränkt werden dürfen, die bereits innerhalb der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren eingebracht wurden, wurden sämtliche in den Beschwerden enthaltenen, für das gegenständliche Verfahren relevanten Vorbringen, die von der jeweiligen Beschwerdelegitimation gedeckt waren,

berücksichtigt und auch einer umfassenden fachlichen Beurteilung im gerichtlichen Beschwerdeverfahren unterzogen (vgl. Art. 11 Abs. 1 der UVP-RL 2011/92/EU, wonach die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicherzustellen haben, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ eine Rechtsverletzung geltend machen, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen oder unparteiischen Stelle haben, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten. Die Gründe, die mit einem solchen Rechtsbehelf geltend gemacht werden können, werden durch diese Bestimmung nicht beschränkt; zulässig sind lediglich spezifische Verfahrensvorschriften, nach denen z.B. ein missbräuchliches oder unredliches Vorbringen unzulässig ist, die geeignete Maßnahmen darstellen, um die Wirksamkeit des gerichtlichen Verfahrens zu gewährleisten [etwa § 40 Abs. 1 UVP-G 2000]).

3.3 Wesentliche Rechtsgrundlagen:

§ 1 Abs. 1, § 6 Abs. 1 Z 2, § 18, § 23b Abs. 1, § 24 Abs. 1, 3 und Abs. 4 und § 24f Abs. 1, Abs. 1a, Abs. 2, Abs. 3, Abs. 5, Abs. 9, Abs. 10 und Abs. 11 UVP-G 2000 in den hier relevanten Fassungen lauten auszugsweise:

§ 1 Abs. 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 89/2000:

"Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,

b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,

c) auf die Landschaft und

d) auf Sach- und Kulturgüter

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

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen."

§ 6 Abs. 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009:

"Umweltverträglichkeitserklärung

§ 6. (1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

1. Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang, insbesondere:

a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens einschließlich des Bedarfs an Grund und Boden während des Bauens und des Betriebes;

b) Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Produktions- oder Verarbeitungsprozesse, insbesondere hinsichtlich Art und Menge der verwendeten Materialien;

c) Art und Menge der zu erwartenden Rückstände und Emissionen (Belastung des Wassers, der Luft und des Bodens, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung usw.), die sich aus der Verwirklichung und dem Betrieb ergeben;

d) die durch das Vorhaben entstehende Immissionszunahme;

e) Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 Emissionszertifikatgesetz) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;

f) Bestanddauer des Vorhabens und Maßnahmen zur Nachsorge sowie allfällige Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle.

2. Eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten.

3. Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören.

4. Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf

die Umwelt, infolge

a) des Vorhandenseins des Vorhabens,

b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen,

c) der Emission von Schadstoffen, der Verursachung von Belästigungen und der Art, Menge und Entsorgung von Abfällen

sowie Angaben über die zur Abschätzung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden.

5. Beschreibung der Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen.

6. Eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Informationen gemäß Z 1 bis 5.

7. Kurze Angabe allfälliger Schwierigkeiten (insbesondere technische Lücken oder fehlende Daten) des Projektwerbers/der Projektwerberin bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben.

8. Hinweis auf durchgeführte Strategische Umweltprüfungen im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung von Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21. 07. 2007 S. 30, mit Bezug zum Vorhaben."

§ 18 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 58/2017:

"Grundsätzliche Genehmigung und Detailgenehmigungen

§ 18. (1) Die Behörde kann auf Antrag der Projektwerberin oder des Projektwerbers zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann auf Antrag des Projektwerbers auch bereits über die Zulässigkeit des Vorhabens in Teilbereichen abgesprochen werden. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(2) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß § 19 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen.

(3) Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen."

§ 23b Abs. 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004:

"Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. (1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist."

§ 24 Abs. 1, 3 und Abs. 4 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 77/2012:

"Verfahren, Behörde

§ 24. (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(2) [...]

(3) Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann mit der Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(4) Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren jeweils betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß § 24g. Sie beginnt mit Antragstellung gemäß § 24a. Ab diesem Zeitpunkt ist in den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 und 3 die Zuständigkeit der nach den Verwaltungsvorschriften sonst zuständigen Behörden auf die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes eingeschränkt. Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 endet zu dem in § 24h Abs. 3 bezeichneten Zeitpunkt. Besteht der Verdacht einer Übertretung gemäß § 45 Z 2 lit. a oder b, hat die Behörde nach Abs. 1 die in § 360 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1994 genannten Maßnahmen zu treffen."

§ 24f Abs. 1 - 5, Abs. 9 - 11 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018:

"Entscheidung

§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(10) Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. In Verwaltungsvorschriften und in Abs. 15 vorgesehene Zwangsrechte können ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind.

(11) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen."

Die durch BGBl. I Nr. 80/2018 eingeführte Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 28 UVP-G 2000 lautet:

"Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsbestimmungen

§ 46.

(28) Für das Inkrafttreten von durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 80/2018 neu gefassten oder eingefügten Bestimmungen sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

1. Auf Vorhaben, für die ein Verfahren vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle gemäß §§ 5 oder 24a eingeleitet wurde, sind § 2 Abs. 6, § 23b Abs. 2 Z 3, § 9 Abs. 1, § 19 Abs. 1 Z 8 und Abs. 12 und § 24f Abs. 8 vierter Satz in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 nicht anzuwenden.

2. Die zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-ÄndRL, ABI. Nr. L 124 vom 25.04.2014 S. 1) geänderten oder neu eingefügten Bestimmungen dieses Gesetzes - § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und b, § 3 Abs. 4, Abs. 5, Abs. 7 Satz 3, 6 und 7, Abs. 8, § 3a Abs. 4, § 6 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und 2, § 17 Abs. 4 letzter Satz, § 24 Abs. 5 Satz 3, 7 und 8, § 24 f Abs. 3 letzter Satz - sind mit Inkrafttreten dieser Novelle in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 auf anhängige Verfahren, die nach dem 16. Mai 2017 beantragt wurden, anzuwenden.

3. Auf Vorhaben des § 23a Abs. 2 Ziffer 1 lit. b und § 23b Abs. 3 sowie auf Vorhaben des Anhanges 1, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des

Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 80/2018 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren anhängig ist, ist dieses Bundesgesetz nicht anzuwenden, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw. eine Einzelfallprüfung beantragt.

4. Auf Vorhaben des Anhanges 1 Z 28 lit. b und Z 33, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die vor dem 11.02.2015 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet wurde sowie auf Vorhaben des Anhanges 1 Z 46 lit. c, lit. d, lit. i oder lit. j die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die vor dem 07.08.2018 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet wurde, ist dieses Bundesgesetz nicht anzuwenden, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw. eine Einzelfallprüfung beantragt.

5. Nach § 19 Abs. 9 haben jene Umweltorganisationen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits seit mehr als drei Jahren anerkannt sind, die Unterlagen bis spätestens 1. Dezember 2019 vorzulegen. Wird im Rahmen der Überprüfung einer bereits anerkannten Umweltorganisation festgestellt, dass die Kriterien nicht mehr erfüllt sind, so bleibt in Verfahren, in denen die Umweltorganisation bereits Parteistellung erlangt hat oder die Beschwerdelegitimation anerkannt wurde, die Parteistellung oder Beschwerdelegitimation für bereits anhängige Verfahren aufrecht.

Die §§ 1, 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz - HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004, lauten:

"Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

§ 2. Für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken gelten die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Trassengenehmigung

§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides

begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmegewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines

Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind."

Art. 5 Abs. 3 lit. d RL 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten lautet:

"Artikel 5

(3) Die vom Projektträger gemäß Absatz 1 vorzulegenden Angaben umfassen mindestens Folgendes:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen;

e) [...]."

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, lautet:

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) Bauliche Maßnahmen gelten dann als wesentlicher Umbau, wenn

1. zumindest ein zusätzliches durchgehendes Gleis (Streckengleis) errichtet wird oder
2. durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei dB (Dezibel) eintritt.

Allgemeine Festlegungen

§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974).

(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch VfGH, BGBl. II Nr. 362/2013)

(3) Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten.

(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L_r ist der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel LA_{eq} .

(5) Bei Gebäuden befindet sich der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

(6) Als Tagzeit gilt der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Maßgebliche Verkehrsbelastung

§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Immissionsgrenzwerte

§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1. für die Tagzeit

- 60 dB, wenn $L_r = 50$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn 50 dB = $L_r = 55$ dB, sowie
- 65 dB, wenn $L_r = 55$ dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r = 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn 40 dB = $L_r = 45$ dB, sowie
- 55 dB, wenn $L_r = 45$ dB.

Lärmschutzmaßnahmen

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

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn die Beurteilungspegel L_r in den maßgebenden Immissionspunkten nach Realisierung der

baulichen Maßnahmen (§ 1) die Immissionsgrenzwerte überschreiten und wenn zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für ein von den Immissionen betroffenes Gebäude nicht bekannt sein konnte, daß in diesem Bereich mit erheblichen Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr gerechnet werden muß.

(3) Der erforderliche Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm ist vornehmlich durch bahnseitige Maßnahmen sicherzustellen. Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen; hiervon kann im Einzelfall insofern abgegangen werden, als eine Abwägung der berührten Interessen einen größeren Vorteil für die Öffentlichkeit ergibt.

(4) Als bahnseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Grünverbauungen und Kombinationen derselben. Ein unmittelbarer örtlicher Zusammenhang mit dem Bahnkörper ist nicht erforderlich, sofern sich andere Anordnungen für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen.

(5) Als objektseitige Maßnahmen gelten Lärmschutzeinrichtungen, die auf Fremdgrund getroffen werden, wie insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen einschließlich der erforderlichen Lüftungseinrichtungen in Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, sofern die Erhaltung und Erneuerung dieser objektseitigen Lärmschutzeinrichtungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist. Bei der Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen ist von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminneren von 30 dB auszugehen.

(6) Die Behörde kann in Abwägung mit den Schutzinteressen der Wohnbevölkerung in begründeten Einzelfällen eine über den Zeitraum der Bauausführung um höchstens zehn Jahre hinausgehende Frist für die Fertigstellung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen festsetzen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in welchen vom Eisenbahnunternehmen glaubhaft nachgewiesen wird, daß der Zeitaufwand für die Herstellung der Lärmschutzmaßnahmen erheblich über demjenigen für die Herstellung des Bauvorhabens liegt oder daß eine rechtzeitige Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der neuen Strecke (des neuen Streckenabschnittes) einen unzumutbaren wirtschaftlichen Nachteil für das Eisenbahnunternehmen zur Folge hätte.

(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet."

3.4 Zum Vorhaben und Verfahrensgegenstand:

Verfahrensgegenstand ist das von der Konsenswerberin eingereichte Projekt. Wie sich aus der Einreichung ergibt, plant die Konsenswerberin den viergleisigen Ausbau der derzeit zweigleisigen Westbahnstrecke im Bereich zwischen Linz und Marchtrenk. Zum Großteil soll die bestehende Trasse beibehalten werden, nur im Bereich des Flughafens Hörsching ist eine Trassenverschwenkung geplant, um eine Anbindung des Flughafens zu ermöglichen. Sowohl die belangte Behörde als auch

das Bundesverwaltungsgericht ist an den Antrag gebunden.

Das auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene begründete öffentliche Interesse am viergleisigen Ausbau der Westbahn im gegenständlichen Abschnitt Linz-Marchtrenk steht fest und wurde von den BF auch nicht fundiert entkräftet. Insbesondere wird dieses öffentliche Interesse nicht dadurch erschüttert, dass die BF10 bis BF126 vorbringen (ab Punkt 1.2.4 ihrer Beschwerde), es gebe auch andere (möglicherweise bessere) Trassenvarianten, und Flugpassagiere würden lieber den Flughafen Wien nützen und daher den Flughafen Hörsching nicht im erforderlichen Maß annehmen. Auch die Frage, ob der existierende Bus-Shuttledienst von Passagieren gut angenommen wird und ob am Flughafen ausreichend günstige Parkplätze existieren, ist für die Frage des öffentlichen Interesses am viergleisigen Westbahnausbau ohne Belang. Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass die BF10 bis BF126, die sich bei der Thematisierung des öffentlichen Interesses an der Projektverwirklichung auf die Frage der Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching konzentrieren, übersehen, dass die Verschwenkung nicht nur der Anbindung des Flughafens, sondern auch der Entlastung des Ortskerns von Pasching dient. Schon aus dieser Erwägung kann ein öffentliches Interesse auch an der Trassenverschwenkung nicht ernsthaft in Frage gestellt werden. Auch wenn damit noch nicht gesagt ist, dass dieses öffentliche Interesse der Trassenverschwenkung entgegenstehende, primär private Interessen überwiegt, steht das öffentliche Interesse am viergleisigen Ausbau der Westbahn aus europäischer, nationaler und auch regionaler Sicht fest. Mögliche der Trassenverschwenkung entgegenstehende, über die UVP-rechtlich relevanten subjektiv öffentlichen Interessen von Nachbarn (Leben, Gesundheit, unzumutbare Belästigung, Eigentum im Sinne einer Substanzvernichtung) hinausgehende Interessen von Nachbarn werden im noch durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren zu behandeln sein und - soweit es sich um wirtschaftlich bewertbare Eingriffe in dingliche Rechte handelt - auch in die privatrechtliche Entschädigungsfestsetzung einzufließen haben (vgl. auch § 364a ABGB; OGH 29.11.2017, 1Ob194/17m).

3.4.1 Zum Grundsatzgenehmigungsverfahren und zur Trassengenehmigung:

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um den viergleisigen Ausbau und die Trassenverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz-Marchtrenk km 190,300 - km 206,038 (205,700).

Der Streckenabschnitt Linz - Marchtrenk ist Teil der Eisenbahnstrecke St. Pölten-Attnang/Puchheim, die mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. Nr. 370/1989 zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Der "Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km", ist gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken sind Eisenbahnstrecken von überregionaler Bedeutung, d.h. Strecken mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- oder

Personenverkehr, die idR weit voneinander entfernte Orte verbinden (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 23b UVP-G Rz 13; vgl auch Begründung IA 168/A 21. GP; VwGH 06.09.2001, 99/03/0424).

Als Anhaltspunkt für die Qualifikation als Fernverkehrsstrecke kann der Verkehr von Güter- oder Personenschnellzügen herangezogen werden (Eberhartinger-Tafill/Merl, UVP-G 111 f; Baumgartner/Petek, UVP-G 237). Bei der Subsumtion der Hochleistungsstrecke "Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach" unter den Begriff "Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke" (vgl. Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 23b UVP-G Rz 3) berief sich der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 12.09.2006, 2005/03/0131) - wohl in Ermangelung einer eigenen Definition im österreichischen Recht - darauf, dass die Eigenschaft dieser Eisenbahnstrecke als "Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke" sich "in der Berücksichtigung dieser Strecke in der Entscheidung Nr 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (geändert durch die Entscheidungen Nr 1346/2001/EG und 884/2004/EG) sowie in der Aufnahme der "Tauernachse" in die in Anhang I zum Protokoll Nr 9 zum EU-Beitrittsvertrag, BGBl. Nr 45/1995, enthaltene Liste jener Verkehrsachsen, die einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr bilden" zeige. Dies trifft auch auf die Eisenbahnstrecke Linz-Marchtrenk zu, die auf europäischer Ebene ein Teil der "Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava (TEN-T PP 17)" ist (vgl. Beschluss der EU-Kommission vom 07.07.2010, 661/2010/EU, Anhang III Z 17).

Da es sich beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben zweifellos um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke handelt, ist § 23b UVP-G 2000 anzuwenden.

Da § 23b UVP-G 2000 bereits die relevanten Schwellenwerte enthält, ist der für Nicht-Hochleistungsstrecken geltende Anhang 1 Z 10 lit. a) und b) UVP-G 2000 im gegebenen Zusammenhang unbeachtlich (vgl. Altenburger/Berger, UVP-G2, § 23b UVP-G Rz 1). Das Längenkriterium in § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 bezieht sich nur auf "sonstige Eisenbahnstrecken" (Baumgartner/Petek, UVP-G 237; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 23b UVP-G Rz 19), sodass der Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken, die Hochleistungsstrecken sind, längenunabhängig einer UVP nach dem 3. Abschnitt zu unterziehen ist. Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH 12.09.2006, 2005/03/0131 mit Verweis auf das Urteil des EuGH vom 16.09.2004, Rs C-227/01 [Kommission/Spanien]; VwGH 03.09.2008, 2007/03/0068) hat klargestellt, dass die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer Fernverkehrsstrecke den Tatbestand des "Baus einer Fernverkehrsstrecke" erfüllt und daher jedenfalls - d.h. längenunabhängig - der UVP-Pflicht gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 unterliegt.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (nun Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) hat gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen und dabei alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen

Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen.

Gemäß § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 kann die Behörde jedoch auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen (kritisch zum Konzept der grundsätzlichen Genehmigung "alt" (d.h. vor der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018) in § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 mit guten Argumenten Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 24f UVP-G Rz 10, der darauf verweist, dass es unzweckmäßig erscheine, das ohnehin teilkonzentrierte UVP-Genehmigungsverfahren für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, bei dem jeweils ein Genehmigungsbescheid des BMVIT und der Landesregierung erforderlich ist, noch zusätzlich in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren zu unterteilen; auch habe der Umweltsenat durch die Klarstellung, dass bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren die vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, einer Grundsatzgenehmigung die praktische Bedeutung genommen).

Die Regelung der Grundsatzgenehmigung in § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 entspricht weitestgehend derjenigen für den 2. Abschnitt in § 18 UVP-G 2000, sodass die zu § 18 UVP-G 2000 durch Judikatur und Literatur entwickelten Grundsätze - unter Beachtung der durch die UVP-Novellen 2017 und 2018 geänderten Rechtslage - auch auf § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 angewendet werden können. Zusätzlich ist allerdings aufgrund der klaren Anordnung des § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 zwingend "über die für die Trassenentscheidung nach dem [...] Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen". Daraus ergibt sich, dass die Grundsatzgenehmigung gemäß § 24f UVP-G 2000 bereits abschließend darüber zu entscheiden hat, ob das jeweilige Vorhaben - allenfalls unter Vorschreibung geeigneter Nebenbestimmungen - umweltverträglich ist oder nicht. Die Stammfassung des § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 87/2009) sprach noch von der "grundsätzlichen Zulässigkeit" des Vorhabens, was im Zusammenhang damit, dass einzelnen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben, durchaus sinnvoll erschien. Da jedoch über die Umweltverträglichkeit nach § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 abschließend zu entscheiden war (vgl. US 03.12.2004, 5B/2004/11-18, Spielberg, wo der Umweltsenat ausgesprochen hat, dass die Behörde den zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Sinn der Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 UVP-G 2000 relevanten Sachverhalt bereits in der Grundsatzgenehmigung vollständig zu erheben und zu bewerten hat), konnte es neben der Prüfung der "grundsätzlichen Zulässigkeit" keine weitere Umweltverträglichkeitsprüfung mehr geben. Die Realisierung des Vorhabens war freilich auch nach "alter" Rechtslage erst nach Vorliegen der Detailgenehmigung(en) möglich (vgl. Köhler/Schwarzer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz § 18 Rz 7).

Zu beachten ist, dass sich die Rechtslage seit Einreichung des gegenständlichen Vorhabens bei der belangten Behörde verändert hat: Während ursprünglich gemäß § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004 sowie § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 die "grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens" zu beurteilen

war, kommt es seit BGBl. I Nr. 58/2017 (UVP-Novelle 2017, "Verwaltungsreformgesetz BMLFUW" betreffend § 18 UVP-G 2000) und BGBl. I Nr. 80/2018 (UVP-Novelle 2018, betreffend § 24f UVP-G 2000) auf die "grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens" an. Nach den Materialien zur UVP-Novelle 2017 hat diese Änderung den Zweck, "sich im Grundsatzgenehmigungsverfahren zunächst auf die Frage der generellen Umweltverträglichkeit zu beschränken und grundsätzlich nicht auch bereits die Zulässigkeit im Sinne der Genehmigungsfähigkeit nach den Materiengesetzen zu behandeln. Mit der Neuregelung wird klargestellt, dass Voraussetzung für die Grundsatzgenehmigung nicht die "Zulässigkeit" des Vorhabens insgesamt, sondern grundsätzlich nur die "Umweltverträglichkeit" ist. Vielfach wird es jedoch sinnvoll sein, auch bestimmte Genehmigungskriterien bereits in der Grundsatzgenehmigung abzuhandeln, sei es für das gesamte Vorhaben (bestimmte Genehmigungskriterien) oder für sachliche oder räumliche Teile des Vorhabens (alle oder bestimmte Genehmigungskriterien). Der Projektwerber soll es nach der Neuregelung in der Hand haben zu bestimmen, ob und welche Details er schon in der Grundsatzgenehmigung mit erledigt wissen möchte. Die Grundsatzgenehmigung soll demnach flexibel eingesetzt werden können. Die Bandbreite reicht von der bloßen grundsätzlichen Umweltverträglichkeitsprüfung bis zur Prüfung auch schon aller Detail-Genehmigungsvoraussetzungen mit Ausnahme einer Detailgenehmigung für einen bestimmten räumlichen Bereich oder ein Materiengesetz."

Die Materialien zu § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018 verweisen ausdrücklich darauf, dass "[d]ie textliche Anpassung [...] analog zu der mit der im BGBl. I Nr. 58/2017 Verwaltungsreformgesetz BMLFUW eingefügten Änderung in § 18 Abs. 1 UVP-G auch für die Bestimmungen im 3. Abschnitt des UVP-G für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken vorgenommen" wird. Die Erwägungen, welche zur Änderung von § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 geführt haben, gelten demnach ebenso für die Neufassung des § 24f Abs. 9 UVP-G 2000.

Der Gesetzgeber eröffnet demnach einen weiten Handlungsspielraum, der es vom verfahrenseinleitenden Antrag abhängig macht, welchen Umfang die "Grundsatzgenehmigung" hat. Im vorliegenden Fall sind daher - bindend für die Detailgenehmigungsverfahren (vgl. Köhler/Schwarzer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz § 18 Rz 11) - diejenigen Aspekte des Vorhabens abzuhandeln, welche von der Konsensbewerberin beantragt wurden. Jedenfalls hat - so wie auch schon vor den Novellen 2017 und 2018 - eine vollständige Prüfung der umweltrelevanten Aspekte stattzufinden, die allerdings (arg. "grundsätzliche Umweltverträglichkeit") einen geringeren Detailliertheitsgrad aufweisen kann als eine "normale" UVP. Damit wird, wie sich aus den Materialien zur Novellierung des § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 ergibt, der gegenüber der Grundsatzgenehmigung "alt" in der Literatur geäußerten Kritik (Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 24f UVP-G Rz 10) begegnet. Da im Detailprüfungsverfahren aufgrund des höheren Detailliertheitsgrades durchaus noch Genehmigungshindernisse auftauchen können, die im Grundsatzgenehmigungsverfahren noch nicht erkennbar waren (siehe im Folgenden), erscheint es konsequent, dass in § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 ebenso wie in § 18 UVP-G 2000 von der "grundsätzlichen" Umweltverträglichkeit des Vorhabens

die Rede ist. Im gegenständlichen Fall ist zu beachten, dass das Behördenverfahren noch nach "alter" Rechtslage durchgeführt wurde. Im Beschwerdeverfahren ist hingegen bereits die neue Fassung des § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 anzuwenden, da in den Übergangsbestimmungen für die durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 80/2018 neu gefassten oder eingefügten Bestimmungen des UVP-G 2000 (§ 46 Abs. 28 UVP-G 2000) nichts Anderes, insbesondere keine Übergangsfrist angeordnet wird.

Es ist der Konsenswerberin unbenommen, angesichts der eingetretenen Änderungen der Rechtslage ihren Antrag während des laufenden Verfahrens einzuschränken (was allerdings nicht geschehen ist); dies mit der Maßgabe, dass die grundsätzliche Umweltverträglichkeit jedenfalls zu prüfen ist. Unzulässig wäre es, umweltrelevante Aspekte, die in keinem nachfolgenden Materienverfahren geprüft werden, auch im Grundsatzgenehmigungsverfahren ungeprüft zu lassen. Es sind daher auch dann, wenn vorerst nur eine Grundsatzgenehmigung beantragt wird, die gemäß § 5 UVP-G 2000 erforderlichen Unterlagen, insbesondere eine vollständige Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vorzulegen, was im beschwerdegegenständlichen Fall auch geschehen ist.

Aus den UVP-Novellen 2017 (betreffend § 18 Abs. 1 UVP-G 2000) und 2018 (betreffend § 24f Abs. 9 UVP-G 2000) ergeben sich jedoch Änderungen gegenüber der Rechtslage im Zeitpunkt des Behördenverfahrens:

Wie sich bereits aus der Judikatur des EuGH (EuGH 04.05.2006, C-508/03, White City Projekt/Crystal Palace und C-290/03, Crystal Palace) ergibt, muss eine UVP für alle umweltrelevanten Bereiche durchgeführt werden; im Grundsatzgenehmigungsverfahren ist allerdings nicht die selbe Prüftiefe gefordert wie im "normalen" UVP-Verfahren (arg. "grundsätzliche Umweltverträglichkeit"). Es genügt daher im Grundsatzgenehmigungsverfahren "neu" eine Grobprüfung, bei der allerdings feststehen muss, dass die Umweltverträglichkeit gegeben ist. Damit wird freilich nicht die Feststellung der Genehmigungsfähigkeit im Detailgenehmigungsverfahren vorweggenommen. Vielmehr können sich auch nach einer Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit in einem Grundsatzgenehmigungsverfahren im Detailgenehmigungsverfahren mit der dort durchzuführenden, detaillierteren Prüfung noch Genehmigungshindernisse ergeben, denen mit entsprechenden Nebenbestimmungen oder sogar mit der Versagung der Genehmigung begegnet werden muss. Auch aus der Judikatur des EuGH (EuGH 07.01.2004, C-201/02, Wells; EuGH 28.02.2008, Paul Abraham u. a. gegen Région wallonne u. a.; EuGH 04.05.2006, C-290/03, Crystal Palace) ergibt sich, dass dann, wenn das nationale Recht ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren vorsieht (Grundsatzentscheidung und "Durchführungsentscheidung"), hinsichtlich Auswirkungen, die erst im "Verfahren zum Erlass der Durchführungsentscheidung" ermittelt werden können, die Prüfung und Beurteilung erst dort stattzufinden hat. Nur dann, wenn die Sache hinsichtlich einzelner Materien bereits entscheidungsreif ist, kann darüber - sofern ein entsprechender Antrag vorliegt - in der Grundsatzgenehmigung abgesprochen werden.

Dies führt dazu, dass im Grundsatzgenehmigungsverfahren eine "Worst Case Betrachtung" anzustellen ist, bei der jeweils von der ungünstigsten erkennbaren, vom

Antrag umfassten Konstellation ausgegangen werden muss. Ist diese Konstellation jedenfalls umweltunverträglich, so ist sie durch entsprechende Nebenbestimmungen in der Grundsatzgenehmigung auszuschließen oder, wenn keine umweltverträgliche Möglichkeit übrig bleibt, die Umweltunverträglichkeit festzustellen und die beantragte Grundsatzgenehmigung zu versagen. Unzulässig wäre es, die Behandlung von umweltrelevanten Sachverhalten, welche bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren erkannt werden, auf das bzw. die Detailprüfungsverfahren zu verschieben. Der Grundsatzgenehmigungsbescheid entfaltet daher (nur) im Ausmaß von Prüfumfang und Prüftiefe des Grundsatzgenehmigungsverfahrens Bindungswirkung für das bzw. die Detailprüfungsverfahren. Dass es im Detailprüfungsverfahren zu einer teilweisen Wiederholung der bereits im Grundsatzgenehmigungsverfahren vorgenommenen Prüfschritte kommen muss, liegt schon deswegen auf der Hand, weil überprüft werden muss, ob die im Grundsatzgenehmigungsverfahren getroffenen Annahmen auch bei detaillierterer Betrachtung zutreffen und die Vorgaben des Grundsatzgenehmigungsverfahrens bei der Detailplanung eingehalten wurden.

Gemäß § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 hat die UVP-Behörde im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst den Sachverhalt so weit zu klären, um beurteilen zu können, ob und gegebenenfalls bei Einhaltung welcher Nebenbestimmungen das Vorhaben grundsätzlich umweltverträglich ist; dies ist bei Hochleistungsstrecken dann der Fall, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 eingehalten werden.

Werden in der Grundsatzgenehmigung Genehmigungsbestimmungen genannt, über die erst in den nachfolgenden Detailprüfungsverfahren abzusprechen ist, so hat dies bloß deklaratorische Bedeutung und formuliert eine Zielvorgabe, nimmt aber das Ergebnis des Detailprüfungsverfahrens nicht vorweg bzw. erzeugt - für den Konsenswerber und die Behörde - keine Bindungswirkung hinsichtlich des Detailprüfungsverfahrens. Etwas Anderes gilt nur dann, wenn Vorgaben aus dem Grundsatzgenehmigungsverfahren notwendig sind, um die Genehmigungsfähigkeit (Grundsatzgenehmigungsverfahren "alt") bzw. Umweltverträglichkeit (Grundsatzgenehmigungsverfahren "neu") im Detailprüfungsverfahren zu gewährleisten. Nur dann erscheint es zulässig, durch Nebenbestimmungen des Grundsatzgenehmigungsbescheides die Detailplanung des Konsenswerbers vorwegzunehmen bzw. in genehmigungsfähige Bahnen zu lenken. Sofern im angefochtenen Bescheid Nebenbestimmungen vorgeschrieben wurden, die nach aktueller Rechtslage nicht mehr erforderlich wären, da nicht mehr die "grundsätzliche Zulässigkeit" des Vorhabens, sondern nur noch die "grundsätzliche Umweltverträglichkeit" zu prüfen ist, wurden sie - als Orientierung für das Detailgenehmigungsverfahren - belassen.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass das Grundsatzgenehmigungsverfahren Genehmigungshindernisse zwar nicht beseitigt, sie jedoch aufzeigt und es damit dem Konsenswerber erleichtert, ein genehmigungsfähiges Detailprojekt zu erarbeiten bzw. zu finalisieren, welches erfolgreich dem Detailgenehmigungsverfahren unterzogen werden kann. Insofern

gibt die UVP-Behörde dem Konsenswerber in der Grundsatzgenehmigung eine Direktive für die Detailplanung (vgl. dazu auch US 03.12.2004, 5B/2004/11-18, Spielberg, wo der Umweltsenat ausgesprochen hat, dass die Behörde im Grundsatzverfahren bereits jene Auflagen/Maßnahmen vorzuschreiben hat, die sich aus der UVP ergeben und welche als Zielvorgaben das Detailverfahren determinieren). Vollstreckbar in dem Sinne, dass ein bescheidmäßig gebotenes Verhalten mit den Mitteln des Exekutionsrechtes durchgesetzt werden kann (vgl. VwGH 24.04.2007, 2006/05/0259), ist die UVP-rechtliche Grundsatzgenehmigung nicht. In die Grundsatzgenehmigung aufgenommene Nebenbestimmungen stellen daher "bloß" eine Orientierung für das bzw. die Detailgenehmigungsverfahren dar. Um die in der UVP-Grundsatzgenehmigung festgestellte "grundsätzliche Umweltverträglichkeit" zu erhalten, sind daher die Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung in der Detailgenehmigung entweder zu wiederholen oder zumindest darauf (bestätigend) Bezug zu nehmen.

Wesentlich ist, dass die Grundsatzgenehmigung allein die Konsenswerberin noch nicht zur Ausführung des Vorhabens berechtigt. Die Vollziehbarkeit der Grundsatzgenehmigung besteht lediglich in der Möglichkeit, in weiteren Verfahrensschritten die Detailgenehmigung, die sich auf die Grundsatzgenehmigung stützt, zu erlassen (VwGH 20.01.1992, AW 91/07/0041 zur diesbezüglich vergleichbaren wasserrechtlichen Grundsatzgenehmigung gemäß § 111a WRG).

Dass von der belangten Behörde zu wenig geprüft worden wäre, kann im vorliegenden Fall vor dem Hintergrund der UVP-Novellen 2017 und 2018 nicht gesagt werden. Vielmehr ist es so, dass von der belangten Behörde - auf Grundlage des damals noch anzuwendenden § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 - die "grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens" geprüft wurde, was nun seit BGBl. I Nr. 80/2018 (UVP-Novelle 2018, "grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens") nicht mehr gesetzlich vorgesehen ist. Die belangte Behörde ist daher (entsprechend der damaligen Rechtslage) über das nach der UVP-Novelle 2018 rechtlich Gesollte hinausgegangen und hat somit das nach derzeitiger Rechtslage Erforderliche sogar übererfüllt.

In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben. Aufgrund eines entsprechenden Antrages der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wurden in Spruchpunkt I.1.4. des angefochtenen Bescheides die Detailgenehmigungen für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes vorbehalten.

Gemäß § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 hat die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz (§§ 3 ff. HIG) vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. Das gegenständliche Vorhaben betrifft den viergleisigen Ausbau mit teilweiser Trassenverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz - Marchtrenk km 190,300 - km 206,038

(205,700), somit ein Teilstück von jedenfalls mehr als 10 km Länge. Als "Ausbaumaßnahmen" werden in § 3 Abs. 1 HIG "auch Trassenänderungen geringen Umfangs oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km ..., wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist" definiert.

Da das gegenständliche Vorhaben eine Länge von mehr als 10 km aufweist, handelt es sich jedenfalls nicht mehr um eine "Ausbaumaßnahme", sodass unter Bedachtnahme auf die relevanten öffentlichen Interessen (757 BlgNR XXII. GP) über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen war. Dies ist im angefochtenen Bescheid insofern erfolgt, als die belangte Behörde in Spruchpunkt I.2. des angefochtenen Bescheides den Trassenverlauf gemäß Hochleistungsstreckengesetz bestimmt und über die Rechtswirkungen gemäß § 5 HIG abgesprochen hat. In Spruchpunkt I.2.3. des angefochtenen Bescheides wurde auch festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehe.

Vgl. dazu die entsprechende Passage aus dem angefochtenen Bescheid:

"[...]

I.1.1

Das gegenständliche Hochleistungsstreckenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Seitens der Antragstellerin wurde um die Grundsatzgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 angesucht. Dies bedeutet, dass die Behörde auf Antrag der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen kann, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben. Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. Gegenstand dieses teilkonzentrierten Grundsatzgenehmigungsverfahrens ist somit die Sicherstellung des Trassenverlaufs gemäß §§ 3 ff HIG in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000. Ausdrücklich anzumerken ist, dass die mit diesem Bescheid erteilte Trassengenehmigung gemäß § 3 HIG die Antragstellerin nicht zum Bau berechtigt. Dies ist erst nach positivem Abschluss der noch offenen Detailgenehmigungsverfahren [...] und der im teilkonzentrierten

Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung zu behandelnden landesrechtlichen Materiengesetze (voraussichtlich Naturschutz- und Straßenrecht) möglich.

[...]

II.2 grundsätzliche Genehmigung

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde vorerst nur um die grundsätzliche Genehmigung gemäß §24f Abs. 3 UVP-G 2000 angesucht. Im Hinblick auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis einerseits sowie der bestmöglichen Berücksichtigung der UVP andererseits bestehen aufgrund der Länge des Vorhabens im Großteils dicht verbautem Gebiet und der große Anzahl an Betroffenen seitens der Behörde keine Vorbehalte hinsichtlich der beantragten Unterteilung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren.

Ausdrücklich wird nochmals angemerkt, dass die verfahrensgegenständliche, grundsätzliche Genehmigung die Antragstellerin noch nicht zum Bau berechtigt. Hiefür ist noch der positive Abschluss des noch offenen Detailgenehmigungsverfahrens und des ebenfalls noch abzuführenden teilkonzentrierten Verfahrens bei der Oberösterreichischen Landesregierung erforderlich."

In Bezug auf Auswirkungen des Vorhabens, die in den Wirkungsbereich anderer Behörden fallen, etwa der Wasserrechtsbehörde oder der Naturschutzbehörde, genügt es für die Trassenentscheidung, dass die Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 möglich und durchführbar ist sowie eine Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 nicht schwerwiegende Umweltbelastungen indiziert (zu all dem Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 273 f., und VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0232 zum Abschnitt Poysbrunn-Staatsgrenze der A5 Nord Autobahn). Aus diesem Grund bleibt auch die Umsetzung der "Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren" sowie die nähere Ausgestaltung der eisenbahn-, forst-, wasser- und luftfahrtrechtlichen Nebenbestimmungen dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten.

3.4.2 Zum Änderungsantrag vom Juni 2018:

Mit Schreiben vom 20.06.2018 hat die Konsenswerberin einen Änderungsantrag beim Bundesverwaltungsgericht eingebracht. Hinsichtlich des Gegenstands und Umfangs der vorgesehenen Änderungen wird auf die Vorhabensbeschreibung und die Änderungsunterlagen verwiesen, die mit Edikt kundgemacht und zusätzlich den Parteien mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung vollständig übermittelt wurden. Die gerichtlich bestellten Sachverständigen wurden mit einer Beurteilung der im Änderungsantrag vorgesehenen Projektmodifikationen befasst und kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass diese Änderungen gegenüber dem bei der belangten Behörde eingereichten Projekt zu keinen zusätzlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000, sondern teilweise zu einer Verminderung dieser Auswirkungen führen. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem

Bundesverwaltungsgericht wurde ein Teil dieses Änderungsantrages, nämlich der Antrag betreffend den Retentionsraum Breitbrunn, wieder zurückgezogen. Der Sachverständige für Oberflächenwässer hat noch in der mündlichen Verhandlung eine Nebenbestimmung vorgeschlagen, mit der sichergestellt werden soll, dass die Konsenswerberin die von ihr verursachten Spiegelaufhöhungen im betreffenden Bereich kompensieren muss, was dadurch geschehen kann, dass die Konsenswerberin entweder selbst entsprechende Retentionsmaßnahmen durchführt oder sich an größeren, durch die betroffenen Gemeinden durchgeführten Retentionsmaßnahmen beteiligt. Zu den von Beschwerdeführern in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht befürchteten zusätzlichen Auswirkungen auf wesentliche Schutzgüter kommt es daher aufgrund der teilweisen Zurückziehung nicht (zur Zurückziehung des Änderungsantrages betreffend den Retentionsraum Breitbrunn siehe Pkt. 3.4.3.).

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann der verfahrenseinleitende Antrag in jeder Lage des Verfahrens - somit auch in der Rechtsmittelinstanz (vgl. VwGH 29.03.2007, 2006/07/0108) - geändert werden, wobei durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden darf. Eine solche Abänderung ist demnach insoweit zulässig, als dadurch das "Wesen" des Projektes (zum "Wesen" eines Bauvorhabens vgl. etwa VwGH 26.02.2009, 2006/05/0283) unberührt bleibt und dies im Rahmen des durch die Beschwerdegründe und des Begehrens abgesteckten Prüfungsumfanges (§ 27 VwGVG) des Verwaltungsgerichts bleibt (vgl. Kolonovits/Muzak/Stöger, *Verwaltungsverfahrenrecht* 10, Rz 833). In diesem Zusammenhang wird der Begriff "Wesen" als Charakter einer Sache verstanden, wobei die Sache allerdings nicht so geändert werden darf, dass eine andere Sache (ein "Aliud") vorliegt (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0096; 19.12.2013, 2011/03/0160 mit dem ausdrücklichen Hinweis, dass dies auch für die in § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 vorgesehene Möglichkeit der Vorschreibung von Projektmodifikationen gilt).

Die Grenzen der im Rechtsmittelverfahren zulässigen Modifikation von Bauvorhaben sind eng zu ziehen (VwGH 16.11.1993, 93/05/0083), und es ist zwischen zulässigen Projektänderungen, die sich im Rahmen der "Sache" bewegen, und solchen, die die "Sache" überschreiten und daher unzulässig sind, zu unterscheiden (vgl. VwGH 24.05.2012, 2010/07/0172 mit Hinweis auf VwGH 17.06.2010, 2009/07/0063).

Wann Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrags das "Wesen" der "Sache" überschreiten, ergibt sich aus der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. Demnach wird die Möglichkeit der Änderung im Rechtsmittelverfahren dadurch beschränkt, dass die Modifikation nicht das Wesen (den Charakter) des Vorhabens treffen darf, sondern der Errichtungswille ident sein muss (vgl. VwGH 10.9.1981, 2041/79). Ein geändertes Projekt ist als "Aliud" zu qualifizieren, wenn die Modifikationen nach Art und Ausmaß nicht geringfügig sind (vgl. VwGH 21.03.2007, 2006/05/0172).

Nach Art und Ausmaß geringfügige Modifikationen sind im Rechtsmittelverfahren etwa dann zulässig, wenn sie dem Zweck dienen, das verfahrensgegenständliche Projekt (zur Gänze) genehmigungsfähig zu machen (VwGH 16.03.2012, 2009/05/0037; 27.02.1998, 95/06/0185; 14.04.1994, 93/06/0256; 08.03.1994,

93/05/0117; 18.03.1980, 2841/79; 21.12.2010, 2007/05/0157; 04.09.2001, 2001/05/0154, mwH). Da das dem gegenständlichen Beschwerdeverfahren zugrundeliegende Projekt allerdings, wie sich aus den gutachterlichen Äußerungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen in Zusammenschau mit den anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen ergibt, ohnehin "grundsätzlich umweltverträglich" ist, war dies nicht erforderlich.

Modifikationen eines in erster Instanz behandelten Vorhabens im Rechtsmittelverfahren sind dann nicht zulässig, wenn sie andere Parteien als bisher oder bisherige Verfahrensparteien anders als bisher berühren (vgl. VwGH 10.06.1999, 95/07/0196; VwGH 23.10.2007, 2006/06/0343). Bei der Frage, ob bisherige Verfahrensparteien "anders als bisher" berührt werden, kommt es auf eine abstrakte Beurteilung aus dem Blickwinkel der Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 an und nicht darauf, ob bei einer konkreten Beurteilung der Auswirkungen der Änderungen die einzelnen Änderungen oder das neue Vorhaben im Verhältnis zum ursprünglichen Vorhaben insgesamt als vorteilhafter, nachteiliger oder indifferent zu werten sind. Von einer wesentlichen Projektänderung ist daher dann auszugehen, wenn das geänderte Vorhaben in seinen Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ungünstiger als das ursprüngliche ist (vgl. VwGH 23.10.2007, 2006/0343; Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 5 UVP-G Rz 14-16).

Von einem rechtlichen "Aliud" ist etwa dann auszugehen, wenn das modifizierte Projekt in seinen Außenmaßen und damit auch in seiner Situierung vom ursprünglichen Projekt abweicht (VwGH 16.03.2012, 2010/05/0182).

Für das Bundesverwaltungsgericht besteht nach der fachlichen Beurteilung durch die gerichtlich bestellten Sachverständigen kein Zweifel daran, dass die Antragsänderungen vom Juni 2018 keinen wesentlichen Punkt betreffen, denn die wesentlichen Bestandteile des Projektes blieben unverändert. Überdies bleibt die auf die Erlangung der Bewilligung für den viergleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz - Marchtrenk gerichtete Absicht (der "Errichtungswille") der Konsenswerberin aufrecht. Weiters sind auch die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 durch die eingebrachte Antragsänderung, wie sich aus den eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, gleich oder weniger betroffen als bisher, zumal der Änderungsantrag zusätzliche Begleitmaßnahmen zur Begrenzung von Auswirkungen auf Menschen und Umwelt enthält. Die Auswirkungen des aktualisierten Projektes sind jedenfalls nicht ungünstiger als jene des ursprünglichen Projektes.

Das Bundesverwaltungsgericht kommt somit zu dem Ergebnis, dass es sich bei der Antragsänderung vom Juni 2018 zwar eindeutig um eine (wenn auch aus fachlicher Sicht unwesentliche) Projektänderung, jedoch nicht um eine Wesensänderung handelt. Da es weder zu einer Änderung der "Sache" im Sinne des § 13 Abs. 8 AVG ("Aliud") noch zu einer Änderung des Antrages gemäß UVP-G 2000 kam und die Änderung des Antrages - wie erläutert - zweifellos keine wesentlichen Punkte im Sinne der dargestellten Judikatur betrifft, war die weitere Durchführung des Beschwerdeverfahrens zulässig.

In einer Stellungnahme vom 03.07.2019 brachte die BF1 zutreffend vor, dass gemäß

§ 16 Abs. 4 UVP-G 2000, der aufgrund des Verweises in § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 auch im gegenständlichen Verfahren heranzuziehen sei, Unterlagen zum Stand der Technik in der Fassung anzuwenden sind, die zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung bei der Behörde gegolten hat. Daraus, dass die Konsenswerberin im Juni 2018 einen Änderungsantrag eingebracht hat, schließt die BF1, dass der Stand der Technik im Zeitpunkt der Verhandlung im Behördenverfahren auf das gegenständliche, modifizierte Vorhaben nicht mehr anwendbar sei, da das "Einfrieren" des Standes der Technik gemäß § 16 Abs. 4 UVP-G 2000 (das von der Einschreiterin grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird) nur hinsichtlich eines schon in der mündlichen Verhandlung thematisierten Projektes stattfinden könne, welches auch schon in der Verhandlung mit den Parteien erörtert worden sei. Hinsichtlich Projektänderungen, die nicht Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren, könne diese Regelung jedoch nicht gelten. Auf die sich aus dem Änderungsantrag von Juni 2018 ergebenden Vorhabensänderungen müsse daher ein allenfalls geänderter Stand der Technik angewendet werden. Ausdrücklich genannt wird von der BF1 in diesem Zusammenhang die ÖAL 28, "Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden" vom 01.01.2019.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht auszuführen, dass von Vereinen, Arbeitsgruppen, privaten Instituten udgl. herausgegebene Leitfäden und Richtlinien ebenso wie Leitfäden von Ministerien, die nicht in normativer Form herausgegeben werden, nicht mit dem Stand der Technik gleichgesetzt werden können. Wie sich aus der Judikatur ergibt, ist unter dem "Stand der Technik" der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen zu verstehen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Das Tatbestandsmerkmal "erprobt und erwiesen" ist der entscheidende Ansatzpunkt im Rahmen der verschiedenen Legaldefinitionen des Begriffes "Stand der Technik" (VwGH 25.07.2013, 2013/07/0017; 06.07.2010, 2008/05/0115; 24.06.2009, 2007/05/0101). Dass dies im Bezug auf die von der BF1 genannte ÖAL 28 nicht zutrifft, ergibt sich bereits aus der ÖAL 28 selbst: Unter dem Punkt "1 Zweck und Anwendungsbereich" wird ausdrücklich festgestellt, dass die Anwendung der in dieser Richtlinie enthaltenen Berechnungsvorschrift das Vorhandensein einer leistungsfähigen, qualitätsgesicherten Software voraussetzt, die allerdings bisher nicht vorliegt. Schon aus diesem Grund kann die ÖAL 28 nicht den Stand der Technik darstellen.

Doch selbst wenn die ÖAL 28 den Stand der Technik repräsentierte, wäre im gegenständlichen Verfahren nach wie vor und auch hinsichtlich der Antragsänderung vom Juni 2018 der Stand der Technik im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren anzuwenden. Dies ergibt sich aus der gebotenen Behandlung von Projektänderungen in einem Behördenverfahren. Wird nämlich ein Vorhaben im Behördenverfahren nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung wesentlich (im Sinne des § 13 Abs. 8 AVG) geändert, sodass eine neuerliche mündliche Verhandlung notwendig wird, ist davon auszugehen, dass auf das geänderte Vorhaben der Stand der Technik im Zeitpunkt der neuerlichen mündlichen Verhandlung anzuwenden ist. Handelt es sich hingegen nur um geringfügige Änderungen, die keine neuerliche Verhandlung erforderlich machen, ist auch kein

geänderter Stand der Technik anzuwenden. Die gleiche Überlegung muss auch für das Beschwerdeverfahren gelten. Da es sich bei den durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 bewirkten Änderungen des Vorhabens um bloß geringfügige Änderungen handelt, die auch noch im Beschwerdeverfahren zulässig sind, ist auch die Anwendung von seit der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren eingetretenen Änderungen des Standes der Technik nicht erforderlich. Dies ergibt sich auch schon daraus, dass zur Feststellung, ob durch den Änderungsantrag wesentliche Änderungen im Sinne des § 13 Abs. 8 AVG bewirkt werden, ein Vergleich des ursprünglich bewilligten Vorhabens mit dem im Beschwerdeverfahren geänderten Vorhaben anzustellen ist. Ein solcher Vergleich ist aber nur möglich, wenn sowohl auf das genehmigte Vorhaben als auch auf die im Beschwerdeverfahren vorgenommenen Änderungen der selbe Stand der Technik angewendet wird. Nur so kann überhaupt festgestellt werden, ob die vorgenommenen Änderungen irrelevant sind.

Gerade bei einem Vorhaben wie dem gegenständlichen, welches auf eine sehr lange Bestandsdauer angelegt ist, nimmt der Gesetzgeber bewusst in Kauf, dass der Stand der Technik nach erteilter Genehmigung nicht laufend adaptiert werden kann. Insbesondere unter Beachtung der Zielsetzungen der UVP-Novelle 2018 (u.a. Verfahrensbeschleunigung) ist es nicht unsachlich, den Stand der Technik bei geringfügigen Änderungen nicht "nachzuziehen", da ansonsten ein erheblicher Verfahrensaufwand getrieben werden müsste, der (aufgrund der Geringfügigkeit der vorgenommenen Änderungen) keinen relevanten Einfluss auf das Verfahrensergebnis hätte.

Dafür spricht auch der Wortlaut des im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren anzuwendenden § 31f Eisenbahngesetz, der bereits deutlich vor der UVP-Novelle 2018 ein "Einfrieren" des Standes der Technik vorsah, indem er festlegte, dass dann, wenn "das Bauvorhaben dem Stand der Technik" [zur Definition vgl. § 9b Eisenbahngesetz] "zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht ...", die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen ist. Das Eisenbahngesetz stellt für den maßgeblichen Stand der Technik folglich nicht auf den Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung, sondern sogar auf den in aller Regel deutlich davor liegenden Zeitpunkt der Einreichung ab, um "die für den Eisenbahnbau nachteilige Wirkung zu vermeiden, dass bereits baugenehmigte und im Bau befindliche Vorhaben im Falle der Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch den Verfassungs- oder Verwaltungsgerichtshof dem zum Zeitpunkt der Erlassung des Ersatzbescheides gültigen Stand der Technik angepasst werden müssen" (ErläutRV 1412 BlgNR XXII. GP 9). Daraus ist erkennbar, dass nach dem Willen des Gesetzgebers bei Eisenbahnvorhaben ein einheitlicher Stand der Technik für das gesamte Verfahren gelten soll.

3.4.3 Zurückziehung des Änderungsantrages betreffend den Retentionsraum Breitbrunn:

Die Konsenswerberin hat ihren Änderungsantrag vom Juni 2018 in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht insofern eingeschränkt, als der Änderungsantrag hinsichtlich des Retentionsraumes Breitbrunn zurückgezogen wurde. Von einigen BF wurde in diesem Zusammenhang die Ansicht vertreten, dadurch werde ein "Aliud" herbeigeführt und die Sache sei daher wieder in erster Instanz zu behandeln. Dazu ist aus rechtlicher Sicht folgendes festzuhalten:

Eine Projektänderung, die lediglich in einer Einschränkung besteht, ohne sonstige Veränderungen vorzusehen, steht der Identität der "Sache" nicht entgegen und kann daher auch noch im Rechtsmittelverfahren geltend gemacht werden (vgl. VwGH 29.10.1987, 87/06/0107, 28.12.2008, 2008/06/0112). Es steht dem Antragsteller daher frei, seinen Antrag im Verfahren einzuschränken (VwGH 23.11.1995, 94/06/0193; 24.02.2000, 98/06/0211) oder einen Teil seines Antrags zurückzuziehen. Es handelt sich nämlich dabei nicht um ein "Aliud", das das "Wesen" der Sache verändern würde, sondern um ein zulässiges "Minus" (VwGH 22.12.2010, 2007/08/0243; 17.02.1994, 92/06/0253; 19.11.1997, 95/09/0325), wobei allerdings die Behörde nicht von sich aus weniger genehmigen kann, als beantragt wurde, sondern eine Verminderung des Genehmigungsgegenstandes einen dementsprechenden Antrag des Konsenswerbers (d.h. eine Antragseinschränkung bzw. teilweise Antragszurückziehung) voraussetzt (VwGH 20.03.1989, 88/10/0041). Auch stellt eine Einschränkung (Reduktion) des Genehmigungsantrages, die dem Zweck dient, das Projekt (zur Gänze) bewilligungsfähig zu machen, kein Aliud dar (VwGH 28.04.2015, 2012/05/0108).

Die in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erfolgte Zurückziehung des Änderungsantrages betreffend den Retentionsraum Breitbrunn war daher - unter Vorschreibung der durch den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der mündlichen Verhandlung vorgeschlagenen Nebenbestimmung - nicht zu beanstanden und überschreitet auch nicht die Grenzen des § 13 Abs. 8 AVG. Diese Nebenbestimmung stellt sicher, dass die erforderlichen Retentionsmaßnahmen am Breitbrunnerbach jedenfalls gesetzt werden und die vom Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer für erforderlich gehaltene Reduktion der Hochwasserspitze des HQ100 um zumindest 4,0 m³/s herbeigeführt wird. Sofern eine derartige Maßnahme nicht bereits in einer umfassenderen, leistungsfähigeren Retentionsmaßnahme (Dritter) inkludiert ist, hat die Konsenswerberin eine entsprechende Maßnahme auszuarbeiten und im Rahmen des Detailprojektes vorzulegen. Die von manchen BF befürchteten negativen Auswirkungen eines Unterbleibens der Retentionsmaßnahme Breitbrunn werden nicht eintreten, weil jedenfalls entsprechende Maßnahmen zu setzen sind. Eine Verschlechterung tritt daher, wie der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer in der mündlichen Verhandlung schlüssig ausgeführt hat, nicht ein (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 69).

3.4.4 Zu der von der BF1 und der BF127 geforderten Tieferlegung/Einhausung und zum von den BF10 bis BF126 geforderten Bestandsausbau im Bereich des Flughafens:

Die BF1 hat mit ihrer Stellungnahme vom 15.04.2019 die Projektidee einer

Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde und dazu verschiedene Unterlagen (unter anderem eine Computervisualisierung und eine sehr allgemein gehaltene, mit den Teilstücken vor und nach der gewünschten Tieferlegung/Einhausung nur unzureichend abgestimmte Projektbeschreibung) vorgelegt. In der Stellungnahme vom 15.04.2019 vertritt sie die Ansicht, das Bundesverwaltungsgericht müsse diese Projektidee als "Projektalternative" vertieft prüfen und sodann die Verwirklichung der Tieferlegung/Einhausung in Auflagenform vorschreiben.

Die BF10 bis BF126 fordern hingegen, im Bereich Pasching die bisherige Trasse beizubehalten und daher die von der Konsenswerberin eingereichte Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching zu unterlassen.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht Folgendes zu bemerken:

In erster Linie bestimmt der Antragsteller durch seinen Antrag, was Gegenstand des Verfahrens ist. Die Behörde ist an den Inhalt des Antrages gebunden und kann davon nicht einseitig abweichen (VwGH 24.04.2013, 2010/03/0100; 19.12.2013, 2011/03/0160; 06.07.2010, 2008/05/0115: "Abgesprochen werden kann nur über etwas, das überhaupt beantragt wurde; insofern ist die UVP-Behörde an den Inhalt des Antrages [...] gebunden, es ist ihr verwehrt, einseitig von diesem Inhalt abzuweichen. Der Antrag bestimmt sohin die Sache des Genehmigungsverfahrens (Hinweis E vom 10.12.1991, 91/04/0185). Freilich kann der verfahrenseinleitende Antrag von der Projektwerberin in jeder Lage des Verfahrens geändert werden (siehe dazu § 13 Abs. 8 AVG), wenn das "Wesen" der Projektes nicht geändert wird").

Bei der Auflagenerteilung ist der Spielraum der Behörde insofern begrenzt, als die Behörde nur solche Auflagen vorschreiben darf, die den Gegenstand des Verfahrens nicht modifizieren; ausgeschlossen sind daher sogenannte wesensverändernde Auflagen, worunter man solche versteht, die den vom Bewilligungswerber in seinem Antrag festgelegten Verfahrensgegenstand derartig wesentlich verändern, dass man von einem "Aliud" sprechen muss (zur "Aliud"-Problematik vgl. oben im Kapitel "Zum Änderungsantrag vom Juni 2018"). Beispielsweise kann mit einer Auflage keine andere Trassenführung und auch keine gegenüber dem Antrag wesentlich verschiedene technische Ausführung vorgeschrieben werden (vgl. dazu etwa VwGH 04.03.2005, 2005/05/0281).

Bei der auflagenförmigen Vorschreibung einer vollständigen Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding an Stelle der ohnehin vorgesehenen Lärmschutzwände wären unzulässige projektändernde Auflagen gegeben. Dies ergibt sich aus den gutachterlichen Ausführungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, die übereinstimmend festgestellt haben, dass die von der BF1 vorgelegte Projektidee einer Tieferlegung/Einhausung zwar so wenig ausgearbeitet ist, dass dazu keine detaillierte, fundierte und abschließende Stellungnahme abgegeben werden kann; die Sachverständigen sind aber übereinstimmend zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich aus dem Blickwinkel ihres jeweiligen Fachgebietes jedenfalls um eine

technisch wesentlich andere Ausführung handeln würde als beim Einreichprojekt. Es steht daher schon aus diesem Grund fest, dass es sich bei dieser Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding um ein "Aliud" handeln würde, dessen Vorschreibung dem Bundesverwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren verwehrt ist. Das Gleiche gilt auch für die belangte Behörde im zugrundeliegenden UVP-Verfahren, weil auch dort der Verfahrensgegenstand durch den verfahrenseinleitenden Antrag bestimmt und abgegrenzt wird (VwGH 10.12.1991, 91/04/0185).

Von einem rechtlichen "Aliud" ist jedenfalls dann auszugehen, wenn das modifizierte Projekt in seinen Außenmaßen und damit auch in seiner Situierung vom ursprünglichen Projekt abweicht (VwGH 16.03.2012, 2010/05/0182). Die von der BF1 vorgelegte Projektidee einer Einhausung/Tieferlegung der Eisenbahntrasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding ist zwar, wie sich aus den Äußerungen der beigezogenen Sachverständigen ergibt, (noch) nicht so konkret, dass sie im Detail beurteilt werden könnte, doch zeigt sich bereits deutlich, dass die von der BF1 intendierte Projektausführung - etwa im Bereich des Bahnhofs Leonding - eine deutlich größere Grundinanspruchnahme bedingen würde als das Einreichprojekt, sodass davon auszugehen ist, dass zusätzliche Parteien neu bzw. bisherige Parteien anders als bisher vom Vorhaben betroffen wären. Da die Baubewilligung jeweils für ein durch seine Größe und Lage bestimmtes Vorhaben erteilt wird (VwGH 15.07.2003, 2002/05/1517; 22.10.2008, 2007/06/0092 u.v.a.) und es bei der Qualifikation, ob ein anderes (neues) Bauvorhaben vorliegt, auf die Unterschiede bzw. Identität zwischen dem ursprünglich bewilligten und dem beantragten Projekt ankommt (VwGH 22.10.2008, 2007/06/0092; 03.07.2007, 2006/05/0130 u.a.), würde "jedes Verrücken des Bauvorhabens" (VwGH 15.07.2003, 2002/05/0743; 03.04.2003, 2002/05/1438; 03.07.2001, 2001/05/0072; 03.07.2007, 2005/05/0368 u.a.) das "Wesen" der Sache verändern und - bei einem bereits genehmigten Vorhaben - eine neuerliche Baubewilligung erfordern (VwGH 03.07.2001, 2001/05/0072). Auch wenn Einzelfälle denkbar sind, in denen durch eine geringfügige Verschiebung eines Bauwerkes noch nicht vom Vorliegen eines rechtlichen "Aliud" ausgegangen werden muss (VwGH 04.03.2008, 2006/05/0116; 03.07.2007, 2005/05/0368; 15.07.2003, 2002/05/0743), kann von der dafür erforderlichen "Geringfügigkeit" (vgl. zu diesem Erfordernis auch VwGH 08.05.2008, 2004/06/0227; 24.02.2016, Ro 2015/05/0012) im Fall einer über mehrere hundert Meter verlaufenden Tieferlegung und Einhausung einer viergleisigen Hochleistungsstrecke - auch abgesehen von den durch die BF1 zusätzlich vorgesehenen Baulichkeiten (Grünbrücke, Bahnhof, Bahnhofsvorplatz etc.), bei denen es sich keineswegs bloß um "optische Merkmale" (Stellungnahme der BF1 vom 25.07.2019, S. 10) handeln würde - keine Rede sein. So hat der Verwaltungsgerichtshof etwa im Fall einer Fischerhütte, die statt im bewilligten Ausmaß von 4 x 4 m im Ausmaß von insgesamt 7,45 x 5 m errichtet wurde, festgestellt, dass "keinesfalls mehr dasselbe Bauvorhaben, sondern ein anderer Bau vorliegt, für den keine Baubewilligung erteilt wurde". Auch eine Veränderung der Höhenlage führt zu einem "Aliud" (VwGH 25.09.2012, 2011/05/0023; 27.11.1990, 89/05/0026, wonach durch die Änderung der Höhenlage ein "in seiner Gesamtheit eigenständig zu beurteilendes, anderes Bauvorhaben" entsteht), was bei einer

"Tieferlegung" definitionsgemäß der Fall ist.

Hinzu kommt, dass, wie sich aus den gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik zum "Alternativprojekt" der BF1 ergibt, im Fall der Verwirklichung der vorgeschlagenen Projektidee einer Tieferlegung/Einhausung der Eisenbahntrasse aufgrund der dann gegebenen Tunnellage auch andere/zusätzliche bautechnische Vorschriften (etwa Brandschutz, Tunnelsicherheit) und unionsrechtliche Vorgaben (z.B. Verordnung 1303/2014 vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der "Sicherheit in Eisenbahntunneln" im Eisenbahnsystem der Europäischen Union) anzuwenden wären, was bereits für sich genommen ebenfalls dazu führt, dass das "Alternativprojekt" gegenüber dem Einreichprojekt als "Aliud" einzustufen wäre (zur Unzulässigkeit der Vorschreibung einer Erdverkabelung, wenn eine Freileitung zur Genehmigung eingereicht wurde, vgl. VwGH 04.03.2008, 2005/05/0281; 06.07.2010, 2008/05/0119; Neubauer/Onz/Mendel, StWG, § 7 Rz 109; das Bundesverwaltungsgericht verkennt dabei nicht, dass für eine Erdverkabelung keine UVP durchzuführen wäre und sich daher auch die Behördenzuständigkeit ändern würde, was bei der Einhausung/Tieferlegung einer Eisenbahntrasse nicht der Fall wäre).

Im Fall der Verwirklichung der von der BF1 vorgeschlagenen Projektidee wäre jedenfalls wegen der erhöhten Grundinanspruchnahme, wegen der zwingenden Anwendung anderer bzw. zusätzlicher bautechnischer Vorschriften, wegen der wesentlich veränderten Bauausführung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding und auch wegen der Veränderung der Höhenlage nicht bloß - wie die BF1 und die BF127 in ihren fast gleichlautenden Beschwerden vermeinen - von einer "anderen Form der Projektgestaltung", sondern von einem Vorhaben auszugehen, welches das "Wesen" der Sache gegenüber dem Einreichprojekt verändert und daher keinesfalls als Auflage vorgeschrieben werden kann. Vielmehr könnte ein derartiges Projekt nur aufgrund eines von der Konsenswerberin gestellten Antrages, der freilich aufgrund seines "Aliud"-Charakters nicht beim Bundesverwaltungsgericht, sondern bei der belangten Behörde einzubringen wäre, genehmigt werden.

Das selbe gilt für den von den BF10 bis BF126 geforderten "Bestandsausbau" an Stelle der im Einreichprojekt vorgesehenen Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching. Eine andere als die von der Konsenswerberin eingereichte Trasse - um eine solche würde es sich beim geforderten "Bestandsausbau" handeln - kann weder durch die Behörde noch durch das Bundesverwaltungsgericht in Auflagenform vorgeschrieben werden. Zu prüfen war im Behördenverfahren und ist im gegenständlichen Beschwerdeverfahren, ob das eingereichte Vorhaben grundsätzlich umweltverträglich ist. Wäre dies nicht der Fall, dann müsste die beantragte grundsätzliche Genehmigung versagt werden, und der viergleisige Westbahnausbau in der von der Konsenswerberin vorgesehenen Form hätte zu unterbleiben. Dies würde aber noch nicht zu einer Tieferlegung/Einhausung im Bereich Leonding oder zu einem Ausbau auf der Bestandstrasse führen, sondern die Konsenswerberin müsste entweder auf den viergleisigen Ausbau verzichten und die im Umweltverträglichkeitsgutachten beschriebenen Betriebseinschränkungen in Kauf nehmen (was aufgrund der erhöhten Zugfrequenz zweifellos zu einer erheblichen

Mehrbelastung für die anwohnende Bevölkerung insbesondere durch Lärm führen würde; die SchIV wäre mangels Neubau bzw. wesentlichem Umbau nicht anwendbar) oder ein neues Projekt ausarbeiten, welches zu einer neuerlichen Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht werden könnte.

Letztlich kann es aber für die Zwecke des gegenständlichen Verfahrens dahingestellt bleiben, ob es sich bei der von der BF1 und der BF127 gewünschten Einhausung/Tieferlegung und beim von den BF10 bis BF126 präferierten Bestandsausbau um "Alia" handeln würde, da das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben auch ohne diese Modifikationen (grundsätzlich) genehmigungsfähig ist und daher keine Notwendigkeit besteht, von diesem Vorhaben in der von den BF gewünschten Art abzuweichen.

3.5 Zu konkreten Beschwerdevorbringen:

3.5.1 Zum behaupteten Fehlen eines ordnungsgemäßen Antrags:

Die BF10 bis BF126 bringen in ihrer gemeinsamen Beschwerde vor, die belangte Behörde habe über einen nicht ordnungsgemäßen bzw. rechtlich gar nicht existierenden Antrag entschieden, da die beiden Personen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gefertigt hätten (Dipl.-Ing. XXXX, "Projektleiter Westbahn West", und Mag. XXXX "Leiter Verwaltungsrecht und Grundeinlöse"), dazu nicht berechtigt gewesen wären. Aus dem Firmenbuch ergebe sich nämlich, dass die genannten Personen zum Antragszeitpunkt (22.12.2014) weder Mitglieder des Vorstandes noch vertretungsbefugte Organe noch (Gesamt)Prokuristen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft gewesen seien. Der verfahrenseinleitende Antrag sei daher nicht firmenmäßig gefertigt worden. Es sei auch - insbesondere aus dem Antrag selbst - nicht erkennbar, dass die beiden genannten Personen bevollmächtigt gewesen wären, einen derartigen Antrag für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zu stellen bzw. einzubringen. Im Ergebnis habe daher die belangte Behörde über einen "nicht existenten" Antrag abgesprochen. Obwohl es sich beim angefochtenen Bescheid unzweifelhaft um einen antragsbedürftigen Verwaltungsakt handle, habe die belangte Behörde also der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft eine Genehmigung erteilt, die diese gar nicht (wirksam) beantragt habe. Der angefochtene Bescheid sei daher ersatzlos zu beheben.

Dazu ist festzustellen, dass Beteiligte eines Verwaltungsverfahrens und ihre gesetzlichen Vertreter sich gemäß § 10 Abs. 1 AVG "durch natürliche Personen, die volljährig und handlungsfähig sind und für die in keinem Bereich ein gerichtlicher Erwachsenenvertreter bestellt oder eine gewählte oder gesetzliche Erwachsenenvertretung oder Vorsorgevollmacht wirksam ist", vertreten lassen können. Dass eine Vertretung nur durch Personen erfolgen dürfte, die Mitglieder des Vorstandes, vertretungsbefugte Organe oder (Gesamt)Prokuristen sind, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Die entsprechende Bevollmächtigung ist in der Regel durch Vorlage einer schriftlichen Vollmacht nachzuweisen, auch eine vor der Behörde erteilte mündliche Vollmacht ist zulässig. Die Behörde kann jedoch gemäß § 10 Abs. 4 AVG von einer ausdrücklichen Vollmacht absehen, "wenn es sich um die Vertretung durch amtsbekannte ... Angestellte ... handelt und Zweifel über Bestand und Umfang der Vertretungsbefugnis nicht obwalten".

Sowohl Dipl.-Ing. XXXX als auch Mag. XXXX sind, wie auch die belangte Behörde in ihrer Stellungnahme zum Beschwerdevorbringen ausdrücklich festhält, aufgrund ihrer jahrelangen Tätigkeit für die mitbeteiligte Partei amtsbekannt und haben in vorhergehenden Verwaltungsverfahren entsprechende Vollmachten vorgelegt, sodass die belangte Behörde sich veranlasst gesehen hat, iSd § 10 Abs. 4 AVG von der nochmaligen Vorlage von Vollmachten abzusehen. Eine Rechtswidrigkeit kann darin angesichts des klaren Wortlautes des § 10 Abs. 4 AVG nicht erkannt werden.

Das Bundesverwaltungsgericht teilt die Ansicht der belangten Behörde, wonach die durch Dipl.-Ing. XXXX und Mag. XXXX vorgenommene Antragstellung ordnungsgemäß sowie mit Wissen und Wollen der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft erfolgt ist. Schon angesichts der für die Planung und Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens aufzuwendenden Mittel, aber auch wegen des durch das Vorhaben bewirkten, zweifellos gravierenden Eingriffs in den Eisenbahnbetrieb hätte die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft entsprechende Schritte gesetzt, wenn die Antragstellung, wie die BF dies vermeinen, durch Unbefugte "hinter dem Rücken" der von der belangten Behörde aufgrund des Schreibens vom 22.12.2014 vermuteten Konsenswerberin erfolgt wäre. Auch daraus, dass die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft offenbar bis dato nicht gegen die Unterzeichner des verfahrensauslösenden Antrags vorgegangen ist, sondern diese "gewähren ließ", ist zu schließen, dass die Antragstellung von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft exakt in der stattgefundenen Form intendiert war.

Im Übrigen ist festzustellen, dass den Einschreibern eine Einsicht in das Firmenbuch auch schon im zugrundeliegenden Verwaltungsverfahren möglich war und sie daher nicht erst in der Beschwerde die Möglichkeit hatten, die ihrer Meinung nach mangelhafte Antragstellung zu thematisieren. Gemäß § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Einwendungen oder Gründe, die in der Beschwerde erstmals vorgebracht werden, nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn nicht die gesamte Beschwerde, sondern nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

3.5.2 Zur behaupteten Unvollständigkeit und Mangelhaftigkeit der Projektunterlagen und zur behaupteten unzulässigen Beeinträchtigung durch Lärm:

Die BF1 und die BF127 bringen in ihren Beschwerden unter Verweis auf das bereits im Verwaltungsverfahren erstattete Vorbringen vor, dass die Projektunterlagen unvollständig und mangelhaft seien. Insbesondere sei seitens der Fachplaner der Projektwerberin in den Einreichunterlagen die bestehende (und sogar eine künftig noch erhöhte) Lärmbelastung als "Nullplanfall" schlichtweg vorausgesetzt worden, ohne dabei zu berücksichtigen, dass die bereits bestehende Überbelastung des Gemeindegebietes der Stadtgemeinde Leonding auch ohne das eingereichte Vorhaben zu sanieren wäre. Auf dieser Grundlage seien die Auswirkungen des nunmehrigen Projektes - verglichen mit der Vorbelastung - unrichtigerweise als

"umweltverträglich" bzw. "irrelevant" dargestellt worden. Diese Szenarienbildung sei jedoch unzulässig und gesetzwidrig, da sie den Behörden gesetzwidriges Handeln unterstelle: Richtigerweise sei zugrunde zu legen, dass die bestehende Überbelastung durch den Bahnlärm durch wirksame Maßnahmen der Projektwerberin und der Behörde gesenkt werde und unzulässig laute Bahnlärmeinwirkungen auf ein zulässiges Maß herabgesetzt würden; dieser gebotene Sanierungserfolg dürfe durch das Vorhaben nicht torpediert werden (vgl. VfSlg 15.552; VfSlg 10.292). Der Verwaltungsgerichtshof habe zwar in seinem Erkenntnis vom 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, festgehalten, dass grundsätzlich von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen sei, auch wenn der Projektwerber nach Maßgabe der Rechtsordnung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre. Das bedeute aber nicht, dass die von der Projektwerberin in ihrer "Prognose 2025+" angegebene Zugzahl von 538 Zügen täglich (auf der unveränderten Bestandstrecke) als "Nullplanfall" dem gegenständlichen Verfahren zugrunde gelegt werden dürfte. Aufgrund der bereits jetzt unzulässig lauten Bahnlärmeinwirkungen sei eine Erhöhung der Zugzahl auf die in den Projektunterlagen genannte Zahl von 538 Zügen nicht ohne entsprechende zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen möglich. Die Annahme einer solchen "Null-Variante" sei jedenfalls unzulässig. Die Projektunterlagen seien diesbezüglich mangelhaft.

§ 6 Abs. 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 (zur Geltung im gegenständlichen Fall vgl. § 46 Abs. 20 UVP-G 2000) legte fest, welche Angaben die Umweltverträglichkeitserklärung für das gegenständliche Vorhaben zu enthalten hatte. Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes ist festzuhalten, dass alle in dieser Bestimmung angeführten Angaben - soweit für den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke im Abschnitt Linz - Marchtrenk relevant - in der Einreichung der Konsenswerberin enthalten waren. Gegenteiliges wird in den Beschwerden nicht dargetan.

Zum Nullplanfall und zur Lärmbelastung:

Wenn die BF1, BF3 und BF127 in ihren Beschwerden vorbringen, der "Nullplanfall" sei fehlerhaft ermittelt worden, da die bestehende (und sogar eine künftig noch erhöhte) Lärmbelastung als "Nullplanfall" schlichtweg vorausgesetzt worden sei, ohne zu berücksichtigen, dass eine bereits bestehende Überbelastung des Gemeindegebietes von Leonding auch ohne das eingereichte Vorhaben zu sanieren wäre, ist dazu aus rechtlicher Sicht zu bemerken, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung der Ist-Zustand der Umweltsituation vor dem Vorhaben darzustellen ist (Nullfall). Dabei müssen auch alle bereits bestehenden, erheblichen Umweltbelastungen und damit auch sämtliche Vorbelastungen aufgezeigt werden (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 6 UVP-G Rz 37ff; Altenburger in Altenburger/N. Raschauer, § 6 UVP-G Rz 9; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 6 UVP-G Rz 10). Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; vgl. auch VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160: es "sind die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse maßgeblich") ist bei der Darstellung der Ist-Belastung selbst dann von den tatsächlich bestehenden Werten auszugehen, wenn der Konsenswerber im

Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitserklärung dazu verpflichtet wäre, niedrigere Immissionswerte herbeizuführen (vgl. auch angefochtener Bescheid, S. 166). Wenn eine andere (niedrigere) als die tatsächlich bestehende Immissionssituation der Umweltverträglichkeitserklärung zugrundegelegt würde, hätte dies nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rz 68f; 27.5.1997, 97/04/0026) "wenig Aussagekraft über das Ausmaß der tatsächlich bestehenden Immissionen". Auch die SchIV geht bei der Ermittlung der Immissionsgrenzwerte "vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen" aus (§ 4 SchIV). Insofern erfolgte daher die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung korrekt, und mögliche theoretische Maßnahmen zur Senkung der von den Einschreitern als zu hoch empfundenen Immissionsbelastung wurden zu Recht nicht miteinbezogen (vgl. konkret dazu VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rz 92). Da, wie der lärmtechnische Sachverständige schon im Behördenverfahren (Verhandlungsschrift, S. 102; darauf Bezug nehmend angefochtener Bescheid, S. 166 f.) ausdrücklich klargestellt hat, die lärmschutztechnische Beurteilung des Projekts nicht im Vergleich der Immissionen bei der Nullvariante zu den Immissionen nach Verwirklichung des Projekts, sondern im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwertkriterien nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) für das Projekt erfolgt, geht die diesbezügliche Argumentation der BF ins Leere.

Die Einschreiter bringen weiters vor, dass eine bestehende Überbelastung durch Bahnlärm zuerst auf "ein zulässiges Maß herabgesetzt werden" und die dadurch geschaffene, nach Ansicht der Einschreiter einzig rechtskonforme Situation den weiteren Planungen zugrundegelegt werden müsste. Aufgrund der bereits jetzt unzulässig lauten Bahnlärmeinwirkungen sei eine Erhöhung der Zugzahl auf die im "Nullplanfall" prognostizierte Zahl von 538 Zügen pro Tag und eine Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten jedenfalls unzulässig. Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass die Ansicht, wonach die Konsenswerberin bei Unterbleiben des gegenständlichen Vorhabens verpflichtet wäre, die von den Einschreitern als "Überbelastung" empfundene derzeitige Immissionsbelastung zu sanieren, zumindest aus Sicht der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, nicht zutrifft. Die SchIV, in welcher die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Tagzeit sowie für die Nachtzeit festgelegt werden (§ 4 SchIV), gilt nämlich nach ihrem § 1 Abs. 1 nur für den Neubau und für den wesentlichen Umbau von Strecken bzw. Streckenteilen im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957. Im Fall des Unterbleibens von Neubau- und wesentlichen Umbaumaßnahmen ist die SchIV hingegen nicht anzuwenden. Emissionen einer bereits bestehenden Eisenbahn, die mit dem neuen, jeweils verfahrensgegenständlichen Vorhaben nicht im Zusammenhang stehen und vor allem durch dieses nicht bewirkt werden, sind nicht Gegenstand des neuen Vorhabens bzw. des konkreten Genehmigungsverfahrens (VwGH 23.11.2016, Ra 2016/04/0108, Rz 7; 27.10.2014, 2013/04/0095 und 0098), und den Einschreitern kommt diesbezüglich im gegenständlichen Verfahren auch keine Antragslegitimation (etwa gemäß § 68 Abs. 3 AVG) zu, da auf eine Abänderung oder Behebung eines Bescheides von Amts wegen gemäß § 68 AVG kein subjektives Recht bzw. kein verfolgbare Rechtsanspruch besteht (vgl. VwGH

18.6.2014, 2013/09/0162; 20.12.2016, Ro 2014/03/0035); und selbst wenn die belangte Behörde (etwa gemäß § 19 Abs. 2 Eisenbahngesetz) verpflichtet wäre, von Amts wegen auf eine Reduktion der bestehenden Lärmbelastung zu dringen, wäre dies für die gemäß § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erforderliche Darstellung der tatsächlich bestehenden Lärmbelastung im Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitserklärung nicht relevant (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rz 70). In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass der gegenständliche Streckenabschnitt der Westbahn im Jahr 1860 in Betrieb genommen wurde und die maßgeblichen Bewilligungen, in welchen auf mögliche Lärmproblematiken noch nicht im heute üblichen Ausmaß eingegangen wurde, ebenfalls aus dieser Zeit stammen. Erst durch das Heranrücken der Besiedelung an die ursprünglich im Freiland verlaufende Eisenbahnstrecke haben von der Eisenbahn ausgehende Schallemissionen in ihrer Wahrnehmung an Bedeutung gewonnen. Es kann für die Zwecke des gegenständlichen Verfahrens dahingestellt bleiben, ob es Aufgabe der Widmungs- und Baubehörden gewesen wäre, bei der Erlassung von Widmungsakten und der Erteilung von Baubewilligungen auf die bereits bestehende Eisenbahntrasse Rücksicht zu nehmen bzw. entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Das UVP-G 2000 bietet nicht die Möglichkeit, die diesbezügliche Vorgangsweise der demokratisch legitimierten Organe zu beurteilen oder die dabei gewählten Vorgangsweisen zu prüfen.

Neben der Darstellung der Ist-Belastung sind in der Umweltverträglichkeitserklärung auch die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu beschreiben (Prognosefall). Der "Nullplanfall" stellt dabei das Szenario bei Unterbleiben des verfahrensgegenständlichen Vorhabens und Eintritt der prognostizierten Verkehrsentwicklung dar. Da ein realistisches Szenario abgebildet werden soll, sind bei der Darstellung des Prognosefalls, der zeitlich häufig mit dem Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme zusammenfällt (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 6 UVP-G Rz 44; Altenburger in Altenburger/N. Raschauer, § 6 UVP-G Rz 10), nicht die potentiellen, sondern die voraussichtlichen Beeinträchtigungen entscheidend (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 6 UVP-G Rz 39; N. Raschauer in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 6 UVP-G Rz 9). Ein unrealistisches Worst-Case-Szenario ist nicht maßgeblich (Baumgartner/Petek, UVP-G 122 mit Verweis auf die UVP-RL; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 6 UVP-G Rz 38).

Einer Prognoseentscheidung ist ein gewisses Wahrscheinlichkeitskalkül immanent. Auch bei sorgfältiger Prüfung aller Einwirkungen auf Basis des vorhandenen Wissensstands ist es möglich, dass nicht vorhergesehene Folgen eintreten. Durch den anspruchsvollen Charakter des UVP-Prüfverfahrens, die vertiefte Betrachtung von Einzelaspekten und das integrative Zusammenführen der sektoralen Betrachtungsweisen soll jedoch bestmöglich gesichert werden, dass der zur Verfügung stehende Erkenntnisstand voll ausgeschöpft wird. In dieser Beziehung bietet das Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 die beste Gewähr für eine hohe Qualität der Grundlagen für die zu treffende Prognoseentscheidung. Jedenfalls sind konkret absehbare Entwicklungen bei der Genehmigung mit zu berücksichtigen - egal, ob sie in Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen oder davon völlig unabhängig sind (vgl. VwGH 27.05.1997, 97/04/0026; Baumgartner,

RdU 2002, 124).

Das UVP-G 2000 stellt schon bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (§ 6 Abs. 1 Z 3 und 4) auf "voraussichtliche Beeinträchtigungen" ab, dieses Kalkül hat auch für die Beurteilung aus Sicht des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der UVP-Genehmigung Bedeutung. Es sind somit nicht grundsätzlich die jeweils ungünstigsten Worst-Case-Szenarien, sondern die - aufgrund der Erfahrungen und des Wissensstandes - voraussichtlichen Szenarien zugrunde zu legen. Der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit dürfen keine Beeinträchtigungen zugrunde gelegt werden, die rein hypothetischer Natur sind (etwa weil sie den durch den verfahrenseinleitenden Antrag abgesteckten Rahmen verlassen). Manche Formulierungen der gesetzlichen Genehmigungskriterien spiegeln dies wider, wenn sie davon sprechen, dass etwas "zu erwarten" ist (z.B. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000) oder "sichergestellt" (z.B. § 5 Abs. 3 EG-K) werden muss. Andere Textierungen postulieren, dass bestimmte Auswirkungen "zu vermeiden" (z.B. § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000) sind. Eine Worst-Case-Betrachtung entspricht auch nicht der Rechtsprechung, welche darauf abstellt, ob nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten zu erwarten ist, dass ein Vorhaben zu Beeinträchtigungen führen wird, oder ob solches nicht zu erwarten ist. So führt der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung zum WRG 1959 aus, dass die bloße Möglichkeit einer Gefährdung fremder Rechte zur Abweisung eines wasserrechtlichen Bewilligungsantrages nicht ausreicht. Von einem Erfordernis absoluter Gewissheit einer solchen Rechtsverletzung darf als Bedingung der Abweisung eines wasserrechtlichen Bewilligungsantrages auch nicht ausgegangen werden, weil keiner Prognose eine absolute Gewissheit innewohnt. Eine Bewilligung darf wegen einer mit ihrer Ausübung verbundenen Verletzung fremder Rechte daher nur dann nicht erteilt werden, wenn eine solche Verletzung fremder Rechte durch die Ausübung der begehrten wasserrechtlichen Bewilligung mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten wird (vgl. VwGH 12.12.1996, 96/07/0226; 08.08.1997, 95/07/0174; zum UVP-G: VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115).

Es ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden, dass im "Planungsnullfall" die nach der "Prognose 2025" zu erwartende Zugfrequenz von 538 Zügen pro Tag berücksichtigt wurde.

Diese Zugfrequenz wurde korrekterweise auch den schalltechnischen Berechnungen der Nullvariante zugrundegelegt.

Die Dimensionierung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen (aktiv und passiv) dient der Einhaltung der relevanten Grenzwerte. Nachdem dafür die zu erwartende Lärmbelastung berechnet wurde, ist nicht zu erkennen, welchen Vorteil es aus Sicht der Einschreiter haben sollte, wenn nicht die im Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitserklärung tatsächlich bestehende Lärmbelastung zugrundegelegt worden wäre. Da durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die nach Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens tatsächlich auftretende Immissionsbelastung auf ein SchIV-konformes Maß begrenzt wird, werden dadurch derzeit möglicherweise bestehende Überbelastungen kompensiert, was nach menschlichem Ermessen durchaus im Interesse der Einschreiter liegt.

Sofern die Einschreiter vorbringen, dass hinsichtlich Lärmimmissionen grundsätzlich Messungen - sofern diese möglich sind - der Vorzug gegenüber Berechnungen zu geben ist, entspricht dies der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. etwa VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; 21.12.2011, 2010/04/0046; 30.06.1986, 85/04/0128); so hat der Verwaltungsgerichtshof zur Problematik erforderlicher Bestandslärmmessungen zum Baulärm bei Hochleistungstreckenbauvorhaben ausgeführt, dass es dann, wenn eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, grundsätzlich unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH vom 19.12.2013, ZI 2011/03/0160; 09.09.2015, 2013/03/0120; 18.05.2016, Ra 2015/04/0053). Dies gilt auch im Anwendungsbereich der SchIV (VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Bei linienhaften Infrastrukturen hält es der Verwaltungsgerichtshof jedoch für zulässig, repräsentative Punkte zu messen und die dazwischen liegenden Immissionen durch Berechnungen zu ermitteln (vgl. VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120). Voraussetzung dafür ist, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik eine vollständige Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann, d.h., dass die Messpunkte ausreichend repräsentativ sein müssen, um eine taugliche Grundlage für die zusätzlich vorgenommenen Berechnungen darzustellen, und somit eine lückenlose Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich für einen Immissionspunkt, dass der durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteienvorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat (vgl. VwGH 29.11.2016, Ra 2016/06/0068; 09.09.2015, 2013/03/0120). Die genannten Kriterien für die Zulässigkeit von Lärmberechnungen sind im gegenständlichen Fall erfüllt (vgl. angefochtener Bescheid, S. 141). Zur Ermittlung der zu erwartenden Schallimmissionen wurden von der Konsenswerberin Einzelpunktberechnungen, Gebäudeberechnungen und Rasterberechnungen durchgeführt sowie Rasterlärmkarten erstellt, wobei den anzuwendenden Vorgaben der §§ 2 f. SchIV gefolgt wurde. Dass die Ermittlung der zu erwartenden Schallpegel dem Stand der Technik entspricht und im Einklang mit der SchIV vorgenommen wurde, hat der gerichtlich bestellte Sachverständige für Lärmschutz in schlüssiger Weise bestätigt. Dem sind die Einschreiter nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Sie haben auch nicht aufgezeigt, dass die von der Konsenswerberin vorgenommene, der sachverständigen Prüfung zugrundegelegte Lärmbeurteilung lückenhaft wäre oder nicht dem Stand der Technik entsprechen würde.

Zur technisch möglichen Maximalkapazität:

Die BF1 und BF127 brachten sowohl im Behördenverfahren als auch in ihren im Wesentlichen gleichlautenden Beschwerden vor, die Beurteilungsgrundlage für sämtliche zu erwartenden Beeinträchtigungen sei die theoretische Kapazität der Strecke und nicht die von der mitbeteiligten Partei erstellte Prognose. Auch die BF2 argumentierte in ihrer Beschwerde in diese Richtung, wenn sie vorbringt, dass derzeit ca. 360 Züge pro Tag verkehren würden, das Vorhaben zu einer mehr als

Verdoppelung der Zugfrequenz führen werde und die im angefochtenen Bescheid angenommene Anzahl von 577 Zügen pro Tag daher deutlich zu niedrig angenommen worden sei. Dadurch und durch die Erhöhung der zulässigen und tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten werde es zu zusätzlichen, unzulässigen Lärmerhöhungen kommen.

"Sache" des UVP-Verfahrens ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens. Was unter einem Vorhaben im Sinne des UVP-G 2000 zu verstehen ist, ergibt sich aus dessen § 2 Abs. 2 ("Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen"). Grundsätzlich ist von einem weiten Vorhabensbegriff auszugehen (vgl. VwGH 29.03.2017, Ro 2015/05/0022). Obwohl § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 als Vorhaben - in verkürzender Ausdrucksweise - nur die "Errichtung" einer Anlage nennt, ist auch der Betrieb der Anlage vom Vorhabensbegriff mitumfasst (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 1 UVP-G Rz 13, § 2 UVP-G Rz 24). Der Verfahrens- und Entscheidungsgegenstand des UVP-Verfahrens wird durch den Antrag und die Vorhabensbeschreibung festgelegt (vgl. VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031; 30.06.2016, Ra 2016/07/0034) und ist es der Behörde verwehrt, mehr zu genehmigen als beantragt wurde (VwGH 14.09.2005, 2004/04/0131).

In der UVP ist eine Untersuchung der in § 1 Abs 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter durchzuführen, während andere, wie z.B. politische, soziale, regionalwirtschaftliche oder volkswirtschaftliche Interessen außer Betracht zu bleiben haben (vgl. US 03.08.2000, 3/1999/5-109 "Zistersdorf"; Lindner/Sladek, Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP, RdU-UT 2010/18 und 2010/23; Altenburger/N. Raschauer, Umweltrecht Kommentar, § 1 Rz 12; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 1 UVP-G Rz 15). Derartige, nicht die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 betreffende Interessen können allenfalls im Rahmen der Interessenabwägung nach § 17 Abs. 5 bzw § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 oder in mitanzuwendenden Materienbestimmungen eine Rolle spielen (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 1 UVP-G Rz 11).

Der gegenständliche Antrag der mitbeteiligten Partei umfasst die Genehmigung eines Vorhabens auf Basis des vorgelegten Betriebskonzepts samt Prognose. Nicht beantragt wird die Ausnützung einer theoretischen Maximalkapazität der zu errichtenden Anlagen. Bei der Beurteilung, welche Auswirkungen das Vorhaben entfalten wird, ist auf den Vorhabensantrag abzustellen. Die Auswirkungen selber sind auf Basis einer Prognose zu ermitteln.

Das UVP-G 2000 stellt schon bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung (§ 6 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000) auf "voraussichtliche Beeinträchtigungen" ab, dieses Kalkül hat auch für die Beurteilung aus Sicht des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der UVP-Genehmigung Bedeutung. Es sind somit nicht grundsätzlich die jeweils ungünstigsten Szenarien oder Maximalkapazitäten, sondern die - aufgrund der Erfahrungen und des

Wissensstandes - voraussichtlichen Szenarien unter Berücksichtigung des Genehmigungsantrags zugrunde zu legen. Der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit dürfen keine Beeinträchtigungen zugrunde gelegt werden, die rein hypothetischer Natur sind. Eine Worst-Case-Betrachtung, wie von den BF gefordert, entspricht ebenso wenig der Rechtsprechung, welche darauf abstellt, ob nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnismöglichkeiten zu erwarten ist, dass ein Vorhaben zu Beeinträchtigungen führen wird, oder ob solches nicht zu erwarten ist (vgl. BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2, mVa VwGH 12.12.1996, 96/07/0226; 08.08.1997, 95/07/0174; 06.07.2010, 2008/05/0115).

Soweit die BF in diesem Zusammenhang das der Einreichung zugrundegelegte Betriebsprogramm "2025+" dahingehend kritisieren, dass dieses nicht die technisch mögliche Maximalkapazität abbilde, ist festzuhalten, dass gemäß § 2 Abs. 5 UVP-G 2000 auf die genehmigte bzw. beantragte Größe oder Leistung eines Vorhabens und nicht auf die maximale bzw. größte technisch nutzbare Kapazität abzustellen ist. Entscheidend ist daher der erklärte Wille des Konsenswerbers. Wenn die herangezogene, realistische Prognose in nachvollziehbarer Weise von einer maximalen Zuganzahl von 577 Zügen ausgeht, ist dies der beantragten (grundsätzlichen) Genehmigung zugrunde zu legen (VwGH 21.07.2005, 2004/05/0156; idS auch schon US 12.02.2010, 6B/2009/22-10 Bad Waltersdorf II).

Eine unrealistische, nicht zu erwartende Prognose wäre auch nicht geeignet, die spätere Umsetzung des Vorhabens auf die Einhaltung des Genehmigungsbescheides hin zu überprüfen; und schließlich wäre eine solche Prognose auf Grund der Annahme einer unrealistischen, nicht geplanten Maximalauslastung nicht geeignet, die zu erwartenden Beeinträchtigungen zu ermitteln, und hätte damit wenig Aussagekraft (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035). Eine über die der Genehmigung zugrundegelegte Prognose hinausgehende Zuganzahl wäre von einer erteilten UVP-Genehmigung nicht abgedeckt, was bei der Erstellung eines künftigen Betriebsprogramms zu beachten ist (in diesem Sinne VwGH 06.03.2019, Ro 2018/03/0031 zur "Dritten Piste").

Der im Zuge des Gutachtens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb im gegenständlichen Verfahren verwendete "Erwartungswert" der Verkehrsprognose ergibt sich aus dem prognostizierten Betriebsprogramm "2025+". Die Heranziehung dieses Erwartungswertes erfüllt die gesetzlichen Vorgaben und stellt den Stand der Technik dar. Wie der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar ausgeführt hat, ist die der Einreichung zugrundegelegte Prognose (Betriebsprogramm 2025+) nach wie vor aktuell und hat eine Evaluierung hinsichtlich der Auswirkungen der Wirtschaftskrise 2008 ergeben, dass die Prognose 2025+ hinsichtlich des Güterverkehrs erst ungefähr im Jahr 2030 erreicht werden wird, die prognostizierten Zugzahlen somit erst verzögert eintreten werden. Andere (neuere) Prognosen existieren nicht (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 26). Dem sind die BF nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, sondern haben bloß unsubstantiiert behauptet, es werde aufgrund von zukünftigen Änderungen des Verkehrsmixes zwischen Schiene, Straße, Donauschifffahrt und Luftfahrt zu geänderten (offenbar gemeint: erhöhten) Zugzahlen kommen.

Eine über die von der mitbeteiligten Partei mit dem Genehmigungsantrag eingebrachte Prognose hinausgehende Maximalkapazität ergibt sich auch nicht daraus, dass in einem liberalisierten Eisenbahnmarkt der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährt werden muss. § 56 EisbG normiert zwar, dass Zuweisungsstellen Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen haben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein unlimitierter Eisenbahnverkehr auf einer Strecke bedingungslos zulässig ist. Bereits in § 19 Abs. 2 Eisenbahngesetz ist nämlich normiert, dass ein zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Konkret bedeutet dies, dass das Eisenbahnunternehmen vor allfälligen Überschreitungen der Grenzwerte entsprechende Vorkehrungen in Form von baulichen oder betrieblichen Maßnahmen nach dem Stand der Technik zu setzen hat. Dabei umfasst der Begriff "privates Gut" auch Schäden am Leben oder der Gesundheit von Personen (VwGH 13.03.1991, 90/03/0038; 22.10.2012, 2010/03/0014). § 19 Abs. 1 iVm § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 stattet die Nachbarn mit subjektiv-öffentlichen Rechten hinsichtlich Immissionsschutz aus, die sie im Verfahren geltend machen können und die seitens der Behörde zu wahren sind.

Dem Bewilligungsverfahren ist die Prognose mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit zugrunde zu legen. Im gegenständlichen Fall handelt es sich dabei um die "Prognose 2025+" (Umweltverträglichkeitserklärung, Einlagezahl 03-02.02), aus der sich die voraussichtlichen maximalen Zugzahlen (577 Züge pro Tag) ergeben. Der Einwand, es wäre die theoretische Maximalkapazität für die Beurteilung des Vorhabens heranzuziehen, geht somit ins Leere. Klarzustellen ist allerdings, dass es sich bei den in der Prognose angenommenen Zugzahlen um einen Beurteilungsgegenstand, jedoch nicht um einen Antragsgegenstand handelt. Darauf weist bereits der angefochtene Bescheid (S. 143 ff.) hin. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass die im Projekt festgelegten bzw. in der Genehmigung vorgeschriebenen konkreten Immissionsschutzgrenzwerte sehr wohl Genehmigungsbestandteil sind und diese Grenzwerte unabhängig von der Zuganzahl zwingend eingehalten werden müssen. Dadurch ist gewährleistet, dass es zu keinen Schutzgutverletzungen kommt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte wird durch ein entsprechendes Monitoring überwacht (vgl. dazu auch die Ausführungen auf S. 143 ff. des angefochtenen Bescheides).

3.5.3 Zur Variantenuntersuchung, zur Trassenwahl und zur Standortwahl für den Rübenverladeplatz:

Mehrere BF monierten, dass keine ausreichende Alternativenprüfung stattgefunden habe. So beklagten die BF1 und BF127, dass das Einreichprojekt eine Zulegung zweier Gleise auf der bestehenden Trasse vorsehe und im Bereich der Stadtgemeinde Leonding keine Tieferlegung/Einhausung verwirklicht werden solle. Die BF1 hat mit ihrer Stellungnahme vom 15.04.2019 ein äußerst rudimentäres "Alternativprojekt" mit Tieferlegung/Einhausung vorgelegt, das allerdings bei weitem

nicht den Detailliertheitsgrad des Einreichprojektes aufweist und, wie von den gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter ausdrücklich festgestellt wurde, mit den Planungen der mitbeteiligten Partei betreffend die vor und nach der begehrten Tieferlegung/Einhausung liegenden Trassenabschnitte nur sehr unzureichend abgestimmt und daher in der vorgeschlagenen Form nicht kompatibel ist.

Andere Beschwerdeführer (BF10 bis BF126, BF2) sprachen sich gegen die im Einreichprojekt vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching aus und brachten vor, dass in diesem Bereich die Beibehaltung der Bestandstrasse deutlich vorteilhafter wäre. Die BF2 brachte in ihrer Beschwerde darüber hinaus vor, dass der erforderliche Trassenvergleich samt Alternativenprüfung gar nicht erfolgt sei und dass diese Prüfung schon im Grundsatzgenehmigungsverfahren vorzunehmen sei, weil schon hier die Trasse festgelegt werde und gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP G bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Konsenswerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen seien.

Die BF2 brachte in ihrer Beschwerde auch vor, die belangte Behörde habe sich im Zusammenhang mit der beabsichtigten Neuerrichtung des Rübenverladeplatzes mit den von der BF2 erhobenen Einwendungen nicht ausreichend auseinandergesetzt. Der Rübenverladeplatz in der beabsichtigten Größe sei nicht erforderlich und auch nicht umweltverträglich. Eine Auflage, wonach der (nach Ansicht der BF durchaus überdimensionierte) Rübenverladeplatz nur für die Zwecke der Rübenverladung verwendet werden dürfe, sei im Bescheid nicht vorgeschrieben worden. Eine Nutzung außerhalb der Rübenkampagne werde zu zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen führen. Auch hinsichtlich der Straßenanbindung des Rübenverladeplatzes seien notwendige Vorschriften im angefochtenen Bescheid unterblieben. Der Rübenverladeplatz sei vom Vorhabensbegriff des UVP-G umfasst. Aufgrund der behaupteten Umweltunverträglichkeit des Rübenverladeplatzes sei daher das gesamte Vorhaben gefährdet. Außerdem sei im angefochtenen Bescheid nur eine begleitende Kontrolle während der Bauphase aus Sicht des Fachgebietes Luft und Klima vorgeschrieben worden, abgesehen davon gebe es keine Vorschriften zum Schutz vor Staubbeeinträchtigungen und Lärm, insbesondere auch während der Betriebsphase.

Die BF4 bis BF7 sprachen sich in ihrer Beschwerde gegen die Standortwahl für den Rübenverladeplatz aus und erklärten, dass eine Beibehaltung des bestehenden Rübenplatzes in Hörsching, die in der Variantenprüfung ausgeschlossen worden sei, technisch durchaus geeignet sei, derzeit an die Westbahn angeschlossen sei und im Sinne der Variante BEST4 auch an das Schienennetz angeschlossen bleiben könne. Entgegen den Annahmen in der Einreichung müsse der Rübenverladeplatz keineswegs im Süden der Gleise situiert werden; wie man am Beispiel St. Valentin sehe, wo bereits der vierspurige Ausbau erfolgt sei, könne auch der bestehende Platz in Hörsching technisch gut realisiert werden. Darüber hinaus sei der Rübentransport ohne wesentliche Einschränkung des Bahnbetriebes auch

ausnahmslos nachts möglich, da im Zeitraum von 22:45 bis 6:16 Uhr kein Railjet bzw. anderer Zug mit über 140 km/h auf der Westbahnstrecke im Bereich Marchtrenk - Linz verkehre. In diesem Zeitraum sei ein optimales Zeitfenster für die Weichenumstellung zur Durchführung des Rübentransportes zu finden.

Dazu ist auszuführen, dass von der Konsenswerberin eine Variantenprüfung für den Rübenverladeplatz durchgeführt wurde, in der 12 verschiedene Varianten untersucht und einander hinsichtlich der flächenbezogenen und logistischen Anforderungen, der Anforderungen des Bahnbetriebs und hinsichtlich der Wechselwirkungen mit dem Raum gegenübergestellt wurden. Aufgrund dieser Gegenüberstellung wurde eine Standortempfehlung für die Variante 5 (Bereich Marchtrenk Ost) ausgesprochen. Die von den BF präferierte Variante 2 (Bereich Hörsching 1) wurde in den meisten Bereichen als geeignet beurteilt, jedoch hinsichtlich des betrieblich erforderlichen Anschlusses an die HL-2-Strecke als ungeeignet eingestuft und daher ausgeschlossen. Das dafür ausschlaggebende Argument (notwendige Situierung des Rübenverladeplatzes südlich der Streckengleise) wurde vom Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik ausdrücklich bestätigt (vgl. etwa Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 42 f.). Es ist abermals darauf hinzuweisen, dass keine rechtliche Möglichkeit besteht, der Konsenswerberin ein anderes als das eingereichte Vorhaben ("Aliud") vorzuschreiben. Selbst dann, wenn das eingereichte Vorhaben sich als nicht genehmigungsfähig erweisen sollte (was gegenständlich freilich zumindest im Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht der Fall ist) und dem auch nicht mit der Vorschreibung von Nebenbestimmungen begegnet werden könnte, könnte darauf nicht mit Vorschreibung einer anderen Variante, sondern nur mit der Versagung der beantragten Genehmigung reagiert werden.

Nur der Vollständigkeit halber soll darauf hingewiesen werden, dass auch die von den BF vorgeschlagene Verlagerung der Rübenanlieferung, der Rübenverladung und des Rübentransportes auf die Zeit zwischen 22:45 Uhr bis 6:16 Uhr zweifellos mit dem berechtigten Ruheinteresse der anwohnenden Bevölkerung konfliktieren würde.

Im Rahmen der Alternativenprüfung ist der Antragsteller gem § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 lediglich angehalten, mögliche Alternativen (d.h. nicht nur Standort- und Trassenvarianten, sondern auch technische Alternativen; vgl. Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 1 UVP-G Rz 15) zum geplanten Projekt zu prüfen und dies darzustellen. Die Pflicht zur Alternativenprüfung ist dabei durch den Verfahrensgegenstand (und daher eng) begrenzt. Es ist weder eine projektüberschreitende Alternativenprüfung noch eine "intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung gefordert, da dies dem Wesen der Projekt-UVp widersprechen würde (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 12 UVP-G Rz 46). Wenn in Beschwerden vorgebracht wird, die "relativ kursorischen" Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid seien nicht geeignet, den Anforderungen an die zwingende Trassen- und Alternativenprüfung zu entsprechen, ist darauf hinzuweisen, dass die Alternativenprüfung nach dem UVP-G 2000 dem Konsenswerber obliegt und nicht Aufgabe der Behörde oder des Gerichtes ist.

Eine konkrete Verpflichtung zur Durchführung einer bestimmten Variante oder Alternative - z.B. der "besten" (wobei je nach persönlichem Blickwinkel

Unsicherheiten auftreten können, wie diese objektiv ermittelt werden soll und welcher "besten" Variante oder Alternative letztlich der Vorzug zu geben wäre) oder der von den Betroffenen mehrheitlich gewünschten - besteht demnach allerdings nicht. Eine solche Verpflichtung kann sich allenfalls aus den Materiengesetzen ergeben, wenn diese eine "echte" Alternativenprüfung vorsehen. Dies kann etwa der Fall sein, wenn - was gegenständlich jedoch nicht zutrifft - durch das jeweilige Vorhaben in Natura 2000-Gebiete eingegriffen wird, da in den Naturschutzgesetzen der Länder in Bezug auf Natura 2000-Gebiete eine Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vorgesehen ist.

Abgesehen davon besteht keine gesetzliche Vorschrift, aufgrund derer der Antragsteller die "umweltverträglichste" oder die für bestimmte Betroffene günstigste bzw. schonendste Variante oder Alternative zu wählen hätte (vgl. VfGH 28.06.2001, V51/00; VfGH 13.12.2007, V87/06 RS: "Weder aus dem HochleistungsstreckenG noch aus dem UVP-G 2000 lässt sich eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (s § 3 Abs1 HochleistungsstreckenG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde"). Vielmehr bleibt es dem Konsenswerber überlassen, welche von mehreren grundsätzlich in Frage kommenden, zur Zweckerreichung geeigneten Varianten er zur Genehmigung einreicht. Die Behörde bzw. in weiterer Folge das Gericht hat dann zu prüfen, ob das eingereichte Vorhaben (im Grundsatzgenehmigungsverfahren "grundsätzlich") umweltverträglich ist. Sofern dies der Fall ist, besteht keine rechtliche Handhabe, die beantragte Genehmigung zu versagen oder den Konsenswerber zur Ausführung einer anderen, nicht eingereichten Variante zu verhalten, selbst wenn diese aus dem einen oder anderen Blickwinkel günstiger erscheint und geradezu "auf der Hand liegt" (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4).

Insbesondere kann der Projektwerberin auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 iVm § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse "vorgeschrieben" werden, da dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre; das UVP-Verfahren ist über die konkrete Variante abzuführen (so bereits Umweltsenat 08.03.2010, US 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung).

Nach dem UVE-Leitfaden ist es Aufgabe der Alternativenprüfung, den Auswahlprozess, d.h. die Gewichtung und Bewertung einzelner Kriterien übersichtlich darzustellen und im Hinblick auf die umweltrelevanten Auswirkungen die wichtigsten Auswahlgründe für die beantragte Variante herauszuarbeiten. Diesen Vorgaben ist die Konsenswerberin nachgekommen. Sie hat dem Stand der Technik und der Wissenschaft entsprechend verschiedene Standortalternativen geprüft und sich für jene Variante entschieden, die ihrer Ansicht nach eine optimale

Ausgestaltung des Raumes gewährleistet und der Funktionalität am besten dient.

Die im Zuge des Trassenauswahlprozesses untersuchten Trassen sind in der Einreichung ebenso beschrieben wie die Gründe für die letztliche Bevorzugung der Variante SUED4-RV (die sich schließlich gegen die annähernd gut bewertete Variante BEST4 durchsetzen konnte; alle anderen geprüften Varianten waren bereits früher ausgeschieden worden; vgl. Umweltverträglichkeitserklärung, Einlagezahl 02-01.02 "Trassenauswahlverfahren", S. 54 f, und Umweltverträglichkeitsgutachten, Pkt. 4.2 "Frage 2 Alternativen und Varianten").

Zum Vorbringen der BF2 bezüglich des Standortes für den neuen Rübenverladeplatz und der dafür vorgesehenen Straßenanbindung ist darauf hinzuweisen, dass der BF2 hinsichtlich der Erforderlichkeit eines Rübenverladeplatzes keine Parteistellung zukommt, weil die Erforderlichkeit nicht auf einer umweltrelevanten Vorschrift basiert. Ob der geplante Rübenverladeplatz, dessen Größe in etwa der Summe der beiden bisherigen, aufzulassenden Rübenverladeplätze entspricht, überdimensioniert ist oder in der geplanten Größe erforderlich ist, wird im Detailgenehmigungsverfahren sowie im Zusammenhang mit allenfalls notwendig werdenden Zwangsrechten zu beurteilen sein. Eine Stellungnahme der Agrana vom 13.04.2015 (wiedergegeben im Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 2 Fragenbereich 4, S. 540 f.) spricht jedenfalls gegen eine Überdimensionierung, da keine Reduktion der Rübenanlieferung zu erwarten ist. Die BF bleiben in ihrem die Erforderlichkeit des Rübenverladeplatzes in Abrede stellenden und die für den Rübenverladeplatz erforderliche Straßenanbindung kritisierenden Vorbringen rein behauptend, ohne den diesbezüglichen Sachverständigenäußerungen auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten.

Da das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren der Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des gesamten Vorhabens dient, ist der Verweis auf das Detailgenehmigungsverfahren (auch hinsichtlich der Straßenanbindung für den Rübenverladeplatz) nicht zu beanstanden. Die möglichen Auswirkungen des Rübenverladeplatzes auf die Umwelt wurden im Behördenverfahren und auch im Beschwerdeverfahren behandelt, wobei die Sachverständigen aus dem Blickwinkel ihres jeweiligen Fachgebietes die grundsätzliche Zulässigkeit (nun grundsätzliche Umweltverträglichkeit) des Rübenverladeplatzes bestätigt haben. Die Anforderungen an den Rübenverladeplatz und an dessen Straßenanbindung sind in der Einreichung dargestellt (vgl. Einreichprojekt, Einlagezahl 02-01.03 "Alternativenprüfung Rübenverladeplatz", S. 11 ff).

Im Übrigen trifft zwar zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Der Verwaltungsgerichtshof führte jedoch bereits aus, dass § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloß programmatische Bestimmung darstelle, die die Aufgaben der UVP festlege und als Interpretationshilfe diene, für sich genommen aber nicht unmittelbar anwendbar sei (VwGH 27.03.2018, Ra 2017/06/0232; 17.12.2014, Ro 2014/03/0066; 20.11.2014, 2011/07/0244; 19.12.2013, 2011/03/0160; 24.06.2009, 2007/05/0096; vgl. auch Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G2, § 1 Rz 2, mwN.; Ennöckl/N.

Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 1). Subjektive Rechte lassen sich aus § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 nicht ableiten (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 1 UVP-G Rz 7). § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 [in der hier relevanten Fassung BGBl. I Nr. 89/2000] verlangen ebenso wie Art. 5 Abs. 3 lit. d iVm Anhang IV Z 2 der UVP-RL 2011/92/EU nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (UVP-RL 2011/92/EU). Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen - fallbezogen etwa betreffend eine Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding sowie alternative, der Konsenswerberin Gegenständlich nicht geprüfte Standorte für den Rübenverladeplatz - zu prüfen habe, steht der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der UVP-RL 2011/92/EU entgegen (vgl. VwGH 27.03.2018, Ra 2017/06/0232, Rz 9).

Auch direkt aus der auf das gegenständliche Vorhaben anzuwendenden UVP-RL ergibt sich nichts Anderes. Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL 2011/92/EU lautet:

"Artikel 5

(3) Die vom Projektträger gemäß Absatz 1 vorzulegenden Angaben umfassen mindestens Folgendes:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen;

e) [...]"

Die in der Bestimmung des Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL 2011/92/EU genannte Übersicht ist nur für "die wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten, die vom Projektträger geprüft wurden, unabhängig davon vorzulegen, ob diese vom Projektträger oder von der zuständigen Behörde ursprünglich ins Auge gefasst oder von einzelnen Verfahrensbeteiligten angeregt wurden" (vgl. EuGH 7.11.2018, C-461/17 Rz 60 ff.) Daraus ergibt sich keine Verpflichtung, auch jegliche andere Alternative darzustellen, die vom jeweiligen Antragsteller nicht geprüft wurde. Auch aus der zitierten Entscheidung des EuGH ergibt sich keine Verpflichtung zur Auswahl der umweltverträglichsten Variante.

Die BF10 bis BF126 bringen in ihrer Stellungnahme vom 13.02.2019 vor, eine Auslegung des Art. 5 Abs. 1 lit. d (offenbar gemeint: Art. 5 Abs. 3 lit. d) UVP-RL dahingehend, dass der Projektträger lediglich Angaben zu den Umweltauswirkungen der ausgewählten Lösung als auch jeder einzelnen der wichtigsten von ihm geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten vorzulegen hat und die Gründe für seine Auswahl zumindest in Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen erläutern muss, dass

die Ergebnisse für die Beurteilung dann aber völlig gleichgültig sein sollen, widerspreche "dem gesunden Menschenverstand". Vielmehr müsse es das erklärte Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung sein, dass - sofern sich dies sagen lasse - die umweltverträglichste Variante verpflichtend auszuwählen sei, bzw. dass bei mehreren möglichen Varianten jedenfalls diejenigen, die am wenigsten umweltverträglich sind, ausgeschlossen werden müssten.

Der "gesunde Menschenverstand", auf den die BF10 bis BF126 sich in ihrer Stellungnahme vom 13.02.2019 beziehen, ist keine rechtliche Kategorie. Die an dieser Stelle konkret von den Einschreibern kritisierte Auslegung des Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL 2011/92/EU widerspricht auch nicht den Denkgesetzen (sofern diese mit dem von den Einschreibern gewählten Terminus "gesunder Menschenverstand" gemeint sein sollten), sondern entspricht vielmehr der ständigen Judikatur (vgl. etwa VwGH 27.09.2018, Ro 2018/06/0006; 27.03.2018, Ra 2017/06/0232; 30.06.2006, 2002/03/0213; siehe auch VfGH 28.09.2009, B1779/07) und der Literatur (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 6 UVP-G Rz 31; Eberhartinger-Tafill/Merl, 19; Altenburger/Berger, UVP-G2, § 1 UVP-G Rz 1; Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4; Altenburger/N. Raschauer, Umweltrecht Kommentar, § 1 Rz 10 f). Ausschlaggebend ist im UVP-Verfahren, ob das zur Genehmigung eingereichte Projekt umweltverträglich ist. Die Genehmigung hängt entgegen der von den Einschreibern erklärten Rechtsansicht nicht davon ab, dass es keine denkbaren Varianten gibt, die aus dem Blickwinkel einzelner (oder auch vieler) Einschreiber "noch umweltverträglicher" wären. Eine "echte Variantenprüfung" ist - wie bereits ausgeführt - nicht vorgesehen.

Auch in der von der BF1 in ihrer Stellungnahme vom 15.04.2019 zitierten Entscheidung des EuGH vom 07.11.2018, Rs C-461/17 Brian Holohan u.a. gegen An Bord Pleanála, sprach dieser zu Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL in der hier relevanten Fassung (UVP-RL 2011/92/EU) ausdrücklich aus:

"Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung folgt ausdrücklich, dass es dem Projektträger obliegt, den zuständigen Behörden eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen von ihm geprüften Lösungsmöglichkeiten sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vorzulegen. [...] Da nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie nur eine Übersicht über diese Lösungsmöglichkeiten vorzulegen ist, ist sodann davon auszugehen, dass diese Bestimmung nicht verlangt, dass die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung wie für das ausgewählte Projekt unterzogen werden müssten. Allerdings hat der Projektträger zumindest im Hinblick auf die jeweiligen Umweltauswirkungen seine Auswahlgründe anzugeben. Die Pflicht des Projektträgers zur Skizzierung der wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten bezweckt nämlich vor allem, seine Auswahl zu begründen."

Die überblickshafte Darstellung der vom Antragsteller geprüften Lösungsmöglichkeiten dient demnach dazu, die Entscheidung des Konsenswerbers nachvollziehbar zu machen. Dass allerdings die Behörde im UVP-Verfahren oder das Verwaltungsgericht im Beschwerdeverfahren eine anderslautende, dem Projektverwirklichungswillen des Konsenswerbers widersprechende

Auswahlentscheidung treffen könnte bzw. gegebenenfalls sogar müsste, ergibt sich weder aus Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL noch aus der genannten EuGH-Entscheidung. Ebenso wenig ergibt sich aus der genannten EuGH-Entscheidung, dass der Konsenswerber alle denkmöglichen Varianten zu untersuchen hätte. Vielmehr spricht der EuGH von den "wichtigsten anderweitigen ... geprüften Lösungsmöglichkeiten" und bestätigt damit die bisherige Linie - und nicht das Gegenteil, wie die BF1 in ihrer Stellungnahme vermeint. Ein Anspruch der Beschwerdeführer auf Alternativenprüfung durch die Behörde oder allfällige vertiefte Untersuchung einer bestimmten, bisher noch nicht geprüften Vorhabensvariante besteht nicht; die Alternativenprüfung nach dem UVP-G 2000 ist nämlich nicht Aufgabe der Behörde oder des Gerichtes, sondern ausschließlich von der Konsenswerberin durchzuführen. Es obliegt ausschließlich dem Projektwerber, festzulegen, welche Alternativen er prüft. Weder die UVP-RL noch das UVP-G eröffnet eine Möglichkeit, den Projektwerber zur Prüfung bestimmter Alternativen oder Varianten zu zwingen (vgl. Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4 mwN.). Die Alternativenprüfung ist auch keine Genehmigungsvoraussetzung, und das Unterbleiben der Prüfung möglicher Alternativen berechtigt die Behörde nach dem UVP-G 2000 nicht zur Abweisung des Genehmigungsantrages (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 12 UVP-G Rz 46). Die Durchführung einer "echten" Alternativenprüfung kann allenfalls nach den anzuwendenden Materiengesetzen verpflichtend sein. Die Voraussetzungen dafür sind jedoch gegenständlich nicht erfüllt.

Die Änderungen der UVP-RL 2014 (RL 2014/52/EU), in das UVP-G 2000 aufgenommen durch BGBl I Nr. 80/2018, sind für das gegenständliche Verfahren nicht relevant, da die dadurch geschaffene neue Fassung des § 6 Abs 1, Abs 2 Satz 1 und 2 nur auf anhängige Verfahren anzuwenden ist, die nach dem 16.05.2017 beantragt wurden (vgl. die Übergangsbestimmung des § 46 Abs 28 Z 2 UVP-G), und der gegenständlich verfahrenseinleitende Antrag am 22.12.2014 gestellt wurde.

Entsprechend der im gegenständlichen Verfahren anzuwendenden Bestimmung des § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G idF BGBl. I Nr. 89/2000 wurde von der Konsenswerberin eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen sowie eine Übersicht über die geprüften Standort- und Trassenvarianten erstellt. Dies entspricht auch dem Urteil des EuGH vom 07.11.2018, C-461/17. Dort sprach der EuGH zu Art 5 Abs 3 lit. d UVP-RL (alt) ausdrücklich aus

"Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung folgt ausdrücklich, dass es dem Projektträger obliegt, den zuständigen Behörden eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen von ihm geprüften Lösungsmöglichkeiten sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vorzulegen."

Ein Anspruch der BF auf Alternativenprüfung durch die Behörde oder allfällige vertiefte Untersuchung einer Vorhabensvariante ergibt sich daraus nicht. Es obliegt ausschließlich dem Projektwerber festzulegen, welche Alternativen er prüft. Das UVP-G eröffnet keine Möglichkeiten, den Projektwerber zur Prüfung bestimmter

Alternativen oder Varianten zu zwingen (Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4 mwN.). Der Projektträger hat zu entscheiden, welche Varianten und Alternativen er prüft. Auch hinsichtlich der Prüftiefe ergibt sich selbst unter Berücksichtigung der von der Beschwerdeführerin zitierten Entscheidung des EuGH keine Verpflichtung zur vertieften Prüfung eines Alternativprojekts.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist die in der Bestimmung des Art 5 Abs 3 lit. d UVP-RL 2011/92/EU genannte Übersicht nur "für alle wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten, die vom Projektträger geprüft wurden, unabhängig davon vorzulegen, ob diese vom Projektträger oder von der zuständigen Behörde ursprünglich ins Auge gefasst oder von einzelnen Verfahrensbeteiligten angeregt wurden." (EuGH 7.11.2018, C-461/17 Rz 60 ff.) Daraus ergibt sich keine Verpflichtung, auch jegliche andere Alternative darzustellen, die vom jeweiligen Antragsteller nicht geprüft wurde. Auch aus der zitierten Entscheidung des EuGH ergibt sich keine Verpflichtung zur Auswahl der umweltverträglichsten Variante.

Und selbst wenn die Änderungen der UVP-RL 2014 (RL 2014/52/EU) bereits auf das beschwerdegegenständliche Vorhaben anwendbar wären, würde sich keine Verpflichtung zur umfassenden Darstellung aller in Frage kommenden Alternativen ergeben. Art 5 Abs 1 lit. d UVP-RL 2014 sieht nämlich lediglich vor, dass "eine Beschreibung der vom Projektträger untersuchten vernünftigen Alternativen, die für das Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt" zu erfolgen hat. Innerstaatlich umgesetzt wurde dies in § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000, nach dessen neuer, im gegenständlichen Beschwerdeverfahren noch nicht anzuwendenden Fassung die Umweltverträglichkeitserklärung "eine Beschreibung der anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften realistischen Lösungsmöglichkeiten (z.B. in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Dimension), der Nullvariante und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie ein überblickshafter Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort - oder Trassenvarianten;" zu enthalten hat. Eine Verpflichtung, jede denkmögliche Variante zu prüfen, eine "echte" Alternativenprüfung durchzuführen oder die "umweltverträglichste" Variante bzw. Alternative auszuwählen, ergibt sich auch daraus nicht. Welche Alternativen geprüft werden und für welche Variante der Konsenswerber sich schlussendlich entscheidet, hat weiterhin der Antragsteller zu entscheiden. Eine Möglichkeit, den Konsenswerber zur Untersuchung bestimmter Varianten - mögen diese auch "auf der Hand liegen" (vgl. Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 4) - zu zwingen oder ihn dazu zu verhalten, unter mehreren in Frage kommenden Varianten die umweltverträglichste zu wählen, bietet weder Art. 5 Abs. 1 lit. d UVP-RL 2014 noch § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018.

Daraus, dass auch nach der neuen, auf das gegenständliche Vorhaben noch nicht anzuwendenden innerstaatlichen Rechtslage lediglich ein "überblickshafter Vergleich" anzustellen ist, ergibt sich, dass der Detailliertheitsgrad der untersuchten, aber letztlich nicht zur Genehmigung eingereichten Alternativen auch nach der neuen

Rechtslage durchaus geringer sein darf als beim Einreichprojekt.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für den beschwerdegegenständlichen Fall folgende Beurteilung:

Entsprechend der im gegenständlichen Verfahren anzuwendenden Bestimmung des § 6 Abs 1 Z 2 UVP-G wurde von der Konsenswerberin eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen geprüften Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen sowie eine Übersicht über die geprüften Standort- und Trassenvarianten erstellt. Dies entspricht, wie bereits dargestellt wurde, auch dem Urteil des EuGH vom 07.11.2018, C-461/17.

Ein Anspruch von Nachbarn oder Standortgemeinden auf Auswahl einer bestimmten bzw. der "umweltverträglichsten" Alternative besteht nach der auf das beschwerdegegenständliche Vorhaben anzuwendenden Rechtslage nicht.

Die Trassenauswahl obliegt vielmehr der Projektwerberin. Gegenständlich hat die Konsenswerberin verschiedene Standortalternativen geprüft und sich für jene Variante entschieden, die nach ihrer Ansicht die gestellte Aufgabe am besten erfüllt und gleichzeitig eine optimale Ausgestaltung des Raumes gewährleistet.

Die im Zuge des Trassenauswahlprozesses untersuchten Varianten sind in der Einreichung ebenso beschrieben wie die Gründe für die letztliche Bevorzugung der Variante SUED4+RV (die sich schließlich gegen die annähernd gut bewertete Variante BEST4 durchsetzen konnte) durch das Planerteam. Im Übrigen trifft es zwar zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung die vom Projektwerber / von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Diese Bestimmung verfolgt, der Bedeutsamkeit eines möglichen Eingriffs in das Eigentumsrecht entsprechend, den Zweck zu prüfen, ob das jeweils verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht durch eine andere Trassenführung oder eine alternative Standortwahl auch ohne Eingriffe in fremde Rechte verwirklicht werden könnte. Im gegenständlichen Fall wäre dies evidentermaßen nur bei Verwirklichung der Nullvariante möglich.

Zu beachten ist, dass der Verwaltungsgerichtshof bereits ausgeführt hat, dass § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloß programmatische Bestimmung darstelle, die die Aufgaben der UVP festlege und als Interpretationshilfe diene (vgl. VwGH 27.03.2018, Ra 2017/06/0232, RZ 9). § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangten ebenso wie Art. 5 Abs. 3 lit. d iVm Anhang IV Z 2 der UVP-RL 2011/92/EU nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (UVP-RL 2011/92/EU). Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen - fallbezogen betreffend etwa die von der Stadtgemeinde Leonding vorgesehene Tieferlegung und Einhausung - zu prüfen habe, steht der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der UVP-RL 2011/92/EU entgegen (vgl. VwGH 27.3.2018, Ra 2017/06/0232, RZ 9).

Wie daher die belangte Behörde für das vorliegende Projekt bereits im angefochtenen Bescheid ausgesprochen hat, wurden im Zuge der

Projektentwicklung verschiedene Alternativen und Varianten untersucht sowie bewertet und schlussendlich jene Trassenvariante ausgewählt, "die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Varianten und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung aus § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 zur Prüfung von Trassenvarianten in ausreichendem Maße nachgekommen und konnte dies durch sämtliche entgegenstehende Einwendungen nicht widerlegt werden." (vgl. angefochtener Bescheid, S. 148)

Zudem hat die belangte Behörde in Hinblick auf die Festlegung des Trassenverlaufs gemäß Hochleistungsstreckengesetz festgestellt, "dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht." (vgl. angefochtener Bescheid, S. 6).

Zum Beschwerdevorbringen der BF1 und BF127 (betreffend die Trassenwahl) sowie der BF4 bis BF7 (betreffend den Rübenverladeplatz), die Alternativenprüfung sei fachlich nicht nachvollziehbar, ist darauf hinzuweisen, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten in seiner Beurteilung der von der Projektwerberin untersuchten Alternativen auf 66 Seiten (Fragenbereich 1-3, S. 44 - 109) umfassend darlegt, dass der Themenbereich "Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten" von der Projektwerberin im UVE-Beitrag "Projektgeschichte-Alternativen" (Einlagezahl 1-1.1) in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt und die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet wurden. Warum diese Darlegungen, die sich u.a. auf entsprechende Aussagen in den Fachgutachten stützten, fachlich nicht nachvollziehbar und schlüssig sein sollen, wird in diesem Beschwerdevorbringen nicht dargelegt und ist für das Bundesverwaltungsgericht auch nicht nachvollziehbar.

Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass es nach dem UVP-G 2000 nicht Aufgabe der Alternativenprüfung iSd § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist, umweltpolitische Gesamtkonzepte zu prüfen (vgl. VfGH 24.07.2014, 2013/07/0215, 0224, 286). Die Prüfung von Trassenvarianten muss nicht dazu führen, dass der Konsenswerber die umweltfreundlichste Variante auswählt (vgl. etwa VfGH 13.12.2007, V87/06; BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2/297E A26 Linzer Autobahn). Damit bleibt aber auch für die bereits im Behördenverfahren erhobenen und im Zuge des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht bekräftigten Forderungen, die Trasse im Bereich der Stadtgemeinde Leonding tiefer zu legen und einzuhausen und im Bereich der Gemeinde Pasching die Bestandstrasse weiter zu benützen, kein Raum.

Das Bundesverwaltungsgericht teilt die Ansicht der belangten Behörde, wonach die Konsenswerberin in den Einreichunterlagen für den viergleisigen Ausbau mit teilweiser Trassenverschwenkung der HL-Strecke Wien-Salzburg im Abschnitt Linz-Marchtrenk km 190,300 - km 206,038 (205,700) mit Neuerrichtung des

Rübenverladeplatzes ihrer Pflicht zur Vornahme einer Alternativenprüfung nachgekommen ist (§ 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000). Die Angaben der Konsenswerberin sowohl zur Nullvariante als auch zur Alternativenprüfung wurden von den im Behördenverfahren und im Beschwerdeverfahren beigezogenen Sachverständigen in schlüssiger Weise als aus fachlicher Sicht vollständig und nachvollziehbar beurteilt.

Zu der geforderten Tieferlegung/Einhausung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding:

Die BF1 und BF127 brachten vor, die durchgeführte Variantenuntersuchung sei unzureichend und die "Zerschneidung" des Stadtgebietes von Leonding sei nicht berücksichtigt worden. Auch habe sich der Sachverständige für Raumordnung im Behördenverfahren widersprüchlich geäußert, da er festgestellt habe, dass die Gestaltung des Umfeldes der Bahn in Leonding eine Herausforderung an die Gestalter darstelle, die funktionale Trennung des Raumes aber "nicht relevant" verstärkt werde. An anderer Stelle habe er (in Bezug auf die Gemeinde Pasching) die Zerschneidungswirkung sehr wohl als problematisch eingeschätzt und daher die Verschwenkung zum Flughafen befürwortet. Dies müsse auch für Leonding gelten, sodass ohne Tieferlegung und Einhausung das Vorhaben nicht bewilligt werden dürfe.

Zu der geforderten "Gleichbehandlung" mit der Gemeinde Pasching ist zu bemerken, dass die Voraussetzungen in den beiden Gemeinden so unterschiedlich sind, dass eine "Gleichbehandlung" von vornherein nicht in Frage kommt (dicht besiedelter städtischer Siedlungsraum in Leonding, in dem keine alternativen Trassenführungen mehr möglich sind, versus Angerdorf mit teilweise noch erhaltenen ursprünglichen Strukturen in Pasching, wo noch Ausweichmöglichkeiten bestehen). Schon aus diesem Grund geht die Forderung der Stadtgemeinde Leonding nach einer "Gleichbehandlung" mit Pasching ins Leere. Auch der in der Beschwerde der BF1 (Punkt 3.2) und der BF127 behauptete Widerspruch in den Aussagen des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter (dieser habe einerseits festgestellt, dass "die kontinuierlichen Störungen und Beeinträchtigungen des Standortraumes durch die Zerschneidung aus heutiger Sicht hinterfragt werden müssen", sei aber andererseits zu dem Ergebnis gekommen, "dass die funktionale Trennung des Raumes" in Leonding "nicht relevant verstärkt werde") besteht nicht. Diese auf S. 129 f. bzw. 131 f. des angefochtenen Bescheides zitierten Aussagen bedeuten nämlich bloß, dass einerseits in Pasching durch die Trassenverschwenkung eine "Neukonzeption des Siedlungsraumes" möglich wird, die Verbesserungen für die Wohnbevölkerung mit sich bringt, und dass andererseits die bestehende funktionale Trennung des Raumes in Leonding im Wesentlichen beibehalten wird. Es kann der Konsenswerberin nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht vorgeworfen werden, dass sie im Bereich der Gemeinde Pasching mit der Trassenverschwenkung eine entlastende Maßnahme setzt, welche im Bereich der Stadtgemeinde Leonding aufgrund der bestehenden Besiedlungsstruktur im Zusammenwirken mit der vorgegebenen Anbindung an den Hauptbahnhof Linz gar nicht möglich ist.

Eine "Gleichbehandlung" der Stadtgemeinde Leonding mit der Gemeinde Pasching

würde bedeuten, dass das Ortsgebiet der Stadtgemeinde Leonding umfahren würde, was aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur eine großräumige Änderung der Trassenführung voraussetzen würde, die von der Konsenswerberin weder untersucht noch eingereicht wurde und die daher auch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sein kann.

Die Möglichkeit, die bestehende Trasse aus dem dicht besiedelten Gebiet hinaus zu verlegen, besteht in Pasching, in Leonding aufgrund der dort bestehenden Besiedlungsstruktur jedoch nicht, wodurch die unterschiedliche Behandlung im Projekt gerechtfertigt ist. Die bestehende Trasse muss im Bereich der Stadtgemeinde Leonding mangels Ausweichmöglichkeiten jedenfalls beibehalten werden. Dies wurde offenbar auch von der Stadtgemeinde Leonding selbst erkannt, schlägt sie doch die von ihr geforderte Tieferlegung/Einhausung auf der Bestandstrasse vor. Wie bereits ausgeführt handelt es sich bei der als Projektidee vorgeschlagenen Tieferlegung/Einhausung der gesamten, viergleisigen Eisenbahnstrecke im Bereich von Leonding nach den oben ("Zum Verfahrensgegenstand") dargestellten Kriterien um eine wesentlich andere technische Ausführung, welche die Grenzen des § 13 Abs. 8 AVG jedenfalls überschreitet, und die daher ohne einen entsprechenden Antrag der Konsenswerberin weder von der belangten Behörde noch vom Bundesverwaltungsgericht bewirkt werden kann.

Soweit die BF1 in ihrer Stellungnahme vom April 2019 vorbringt, die Konsenswerberin habe "in den Jahren 2017 und 2018) ein sogenanntes "Aufsatzprojekt" geprüft ..., das die teilweise Einhausung der Strecke zur Verbesserung der städtebaulichen und funktionalen Beziehungen und der Lebensqualität in der Stadtgemeinde Leonding vorsieht ...", ist darauf zu verweisen, dass die Einreichung für das gegenständliche Vorhaben bereits 2014 stattgefunden hat und Art. 5 UVP-RL, auf den die Stadtgemeinde Leonding sich beruft, eindeutig auf Untersuchungen abstellt, die vor der Einreichung angestellt wurden. Die von der BF1 geforderte Auslegung des Art. 5 UVP-RL, wonach auch nach der UVP-Einreichung stattfindende Projektüberlegungen unabhängig davon, wie konkret sie sind und ob sie weiter verfolgt werden sollen, jedenfalls eine Ergänzung der Einreichunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung nach sich ziehen müssten, hätte unweigerlich zur Folge, dass nach erfolgter Einreichung mit den Nachbarn, Standortgemeinden etc. überhaupt nicht mehr über mögliche Projektverbesserungen gesprochen würde, um verfahrensrechtliche Endlosschleifen zu vermeiden. Das Bundesverwaltungsgericht geht nicht davon aus, dass dies im Interesse der betroffenen Bevölkerung oder der Umwelt wäre.

Zur behaupteten "Zerschneidung" des Stadtgebietes von Leonding ist abermals auf die zeitliche Abfolge von Eisenbahnbau, -betrieb und Besiedelung des betroffenen Gebietes zu verweisen. Die derzeitige, von der BF1 und der BF127 als "Zerschneidung" empfundene Situation (anderer Ansicht offenbar die BF10 bis BF126, die in ihrer Beschwerde - bezogen auf die Situation in Pasching - die Ansicht vertreten, durch die "Zulegung von zwei Gleisen" auf der Bestandstrasse werde im dicht besiedelten Gebiet überhaupt keine [zusätzliche] Zerschneidungswirkung bewirkt [Punkt 4.3.3 der Beschwerde], und der Ausbau der Bestandsstrecke auf 4

Gleise und die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände würden nur zu einer geringen Verstärkung der ohnehin schon gegebenen funktionalen und optischen Barriereeffekte in den Wohnsiedlungen führen [Punkt 4.4.1.8 der Beschwerde]) wird im Wesentlichen beibehalten. Die visuelle Beeinträchtigung wird zwar durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen verstärkt, die funktionellen Beziehungen zwischen den angrenzenden Siedlungsbereichen bleiben aber weitgehend unverändert.

Ob es sich, wovon aufgrund der sachverständigen Äußerungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter auszugehen ist, beim "Alternativprojekt" der BF1 um ein "Aliud" handeln würde, kann aber letztlich dahingestellt bleiben, da bei Vorschreibung der von den Sachverständigen vorgeschlagenen Nebenbestimmungen die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes gegeben ist und daher keine Gründe erkennbar sind, der Konsenswerberin die beantragte Grundsatzgenehmigung nicht zu erteilen. Die Vorschreibung der von BF1 und BF127 geforderten Tieferlegung/Einhausung in Auflagenform wäre selbst dann, wenn sie rechtlich möglich wäre, nicht erforderlich, um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens herzustellen (vgl. VwGH 16.03.2012, 2009/05/0037; 27.02.1998, 95/06/0185; 14.04.1994, 93/06/0256; 08.03.1994, 93/05/0117; 18.03.1980, 2841/79; 21.12.2010, 2007/05/0157; 04.09.2001, 2001/05/0154), und würde überdies dem Verhältnismäßigkeitsgebot (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG § 59 Rz 36 mwN) widersprechen.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bzw. die Möglichkeit, eine kostengünstigere Projektalternative auszuführen, ist kein Themenbereich, der von den BF geltend gemacht werden kann (vgl. VwGH 24.08.2011, ZI. 2010/06/0002, zur Notwendigkeit des Vorhabens). Derartige Überlegungen mögen zwar für einen Antragsteller durchaus relevant sein, es ist für die Entscheidung im gegenständlichen Beschwerdeverfahren aber unerheblich, um wieviel teurer etwa eine Tieferlegung/Einhausung der Trasse im Gebiet der Stadtgemeinde Leonding oder ein Bestandsausbau im Bereich der Gemeinde Pasching wäre. Da die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens weder von Nachbarn (kein subjektiv-öffentliches Recht) noch von Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen (keine Umweltschutzvorschrift) geltend gemacht werden kann, hat sich das Bundesverwaltungsgericht mit diesem Thema nicht auseinanderzusetzen.

Zur Enteignung und zum Gutachten von Univ.Prof. Dr. XXXX :

Die BF10 bis BF126 brachten in ihrer Beschwerde vor, aufgrund der erteilten Grundsatzgenehmigung könnten ihre Grundstücke enteignet werden, was allerdings im konkreten Fall aus verschiedenen Gründen nicht zulässig sei. Untermuert wird diese Ansicht durch ein im Auftrag der BF10 und der BF11 erstelltes "Gutachten zu einigen Rechtsfragen zur Trassenauswahl des viergleisigen Ausbaues der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk" von Univ.-Prof. XXXX (im Folgenden "Gutachten Prof. XXXX ").

Die Verwirklichung der Verschwenkungsvariante bedinge im Vergleich zum

Bestandsausbau den doppelten Flächenenteignungsbedarf, und "auch allen anderen zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen" könne "im Wege des Bestandsausbaus zumindest genauso gut, wenn nicht sogar besser Rechnung getragen werden". Damit fehle aber das - verfassungsrechtlich unabdingbar erforderliche - öffentliche Interesse an der Enteignung der von der Verschwenkungsvariante betroffenen Grundeigentümer. Die angefochtene Grundsatzgenehmigung, die die Weichen in Richtung auf eine Enteignung dieser Grundeigentümer stelle, verletze damit Art. 5 StGG und Art. 1 des 1. ZPEMRK und sei sohin verfassungswidrig, weil die Detailgenehmigung den Trassenverlauf nicht mehr verändern könne und in einem folgenden Enteignungsverfahren Bindung an den genehmigten Trassenverlauf bestehe.

Eine Inanspruchnahme bzw. Beschränkung oder gar ein Entzug des Eigentums und/oder sonstiger Rechte der Beschwerdeführer im "beabsichtigten" (durch die Verschwenkungstrasse bedingten) Umfang sei weder zulässig noch verhältnismäßig, weil kein entsprechender diesbezüglicher Bedarf vorliege. Das gegenständliche Vorhaben sei nämlich zur Deckung des Bedarfs der Konsenswerberin nicht geeignet, und ein allfälliger Bedarf der Konsenswerberin könne auch ohne Enteignung bzw. durch Enteignung in einem geringeren Umfang gedeckt werden. Die Interessen der BF würden jedenfalls ein allfälliges Interesse an der Enteignung überwiegen.

Auch die BF4 bis BF7 verwiesen auf das "Gutachten Prof. XXXX " und vertraten in ihrer Beschwerde die Ansicht, dass eine Variante Süd mit Verschwenkung zum Flughafen als nicht genehmigungsfähig erscheine. Auch die Darstellung und Beurteilung der Standorte für den Rübenverladeplatz sei falsch.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht Folgendes auszuführen:

Die behauptete, nicht ausreichend erfolgte Prüfung sinnvollerer Standortvarianten stellt kein den Nachbarn zukommendes subjektiv-öffentliches Recht dar (vgl. VfGH 23.05.2007, 2005/03/0094). Nachbarn kommt somit kein Rechtsanspruch auf eine bestimmte Situierung der Trasse oder des Rübenverladeplatzes zu.

Entgegen den Ausführungen im Gutachten Prof. XXXX bedingt die Verschwenkungsvariante nicht den "doppelten Flächenenteignungsbedarf" gegenüber dem Bestandsausbau. Der potentielle Enteignungsbedarf hängt nämlich nicht nur von der reinen Flächeninanspruchnahme, sondern auch davon ab, mit welchen betroffenen Grundeigentümern Einigungen über die notwendige Grundinanspruchnahme möglich sind und in welchen anderen Fällen zum Mittel der Zwangsrechtseinräumung, die immer nur ultima ratio sein kann, gegriffen werden muss. Es ist seriöserweise nicht möglich, bereits jetzt, im Stadium des Grundsatzgenehmigungsverfahrens, einen konkreten Enteignungsbedarf zu beziffern, da in diesem frühen Verfahrensstadium noch gar nicht bekannt sein kann, welche Grundeigentümer dem Vorhaben infolge eines "ernsthaften Angebots" (zu diesem Erfordernis vgl. etwa VfGH 13.10.1993, B200/92; B1897/92) der Konsenswerberin zustimmen werden. Auch ist darauf zu verweisen, dass Fragen der Enteignung (Enteignungsvoraussetzungen, konkret für allfällige Zwangsrechtseinräumungen in Aussicht genommene Grundstücke etc.) nicht Gegenstand des Behördenverfahrens waren und auch nicht Gegenstand des

Beschwerdeverfahrens sind. Sofern die Beschwerdeführer sich jedoch bloß im Ausdruck vergriffen haben und mit dem Begriff "Flächenenteignungsbedarf" den "reinen", von möglichen Zwangsrechtseinräumungen unabhängigen Flächenbedarf des Vorhabens ansprechen sollten, ist darauf zu verweisen, dass der Flächenbedarf für die von den Beschwerdeführern abgelehnte Variante SUE4 im Abschnitt Mitte ca. 55 ha beträgt, während die (nicht eingereichte, aber von den BF offenbar bevorzugte) Variante BEST4 in diesem Bereich einen Flächenbedarf von ca. 48 ha aufweist. Der Flächenbedarf für einen Neubau in Bestandslage wäre daher "nur" um ca. 7 ha geringer als für das eingereichte Vorhaben. Der gesamte Flächenbedarf für das gegenständliche UVP-Projekt beträgt ca. 137 ha, wobei außerhalb des Verschwenkungsbereiches keine Trassenunterschiede zwischen den verschiedenen Varianten auftreten und daher - abgesehen von der Trassenverschwenkung - die Flächenbeanspruchung in allen untersuchten Varianten gleich ist. Der Bestandsausbau im Bereich Pasching würde daher einen um ca. 5% geringeren Flächenverbrauch mit sich bringen als das Einreichprojekt (zur Bedeutung des Bodenverbrauchs im UVP-Verfahren vgl. Umweltsenat 08.03.2010, US 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1/202E; BVwG 02.02.2017, W109 20000179-1/291E; VfGH 29.06.2017, E 875/2017; VwGH 05.09.2018, Ro 2018/03/0024).

Gemäß § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 können in Verwaltungsvorschriften und in § 24f Abs. 15 UVP-G 2000 vorgesehene Zwangsrechte zwar ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, allerdings nur "soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind" (vgl. § 24f Abs. 10 zweiter Satz UVP-G 2000; Hervorhebung nicht im Original). Um (bereits) auf Grundlage der Grundsatzgenehmigung Zwangsrechte einräumen zu können, wäre es daher erforderlich, dass in der Grundsatzgenehmigung nicht nur festgestellt wird, welche Grundstücke in welchem Ausmaß beansprucht werden müssen, sondern auch, dass die verfassungsrechtlichen Enteignungsvoraussetzungen erfüllt sind (vgl. etwa Korinek/Pauger/Rummel, Handbuch des Enteignungsrechts (1994), 22: Demnach ist es für die Zulässigkeit der Enteignung notwendig, dass ein konkreter Bedarf nach Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens besteht, dass das Objekt der beabsichtigten Enteignung überhaupt geeignet ist, diesen Bedarf unmittelbar zu decken, und dass es unmöglich ist, den Bedarf anders als durch Enteignung zu decken). Dem angefochtenen Bescheid sind derartige Feststellungen freilich nicht zu entnehmen, sodass die diesbezügliche Argumentation der Beschwerdeführer schon aus diesem Grund ins Leere geht.

Der von den Beschwerdeführern behauptete Fall, dass "Zwangsrechte" bereits "ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden" können (§ 24f Abs. 10 UVP-G 2000), kommt nur dann in Frage, wenn die eisenbahnrechtlichen Projektdetails bereits in der Grundsatzgenehmigung festgelegt wurden; somit nur dann, wenn das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren im Rahmen der UVP-Grundsatzgenehmigung durchgeführt und nicht einem späteren Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten wurde. Außerdem muss auch die Prüfung der Enteignungsvoraussetzungen bereits stattgefunden haben. Im gegenständlichen

Verfahren, welches zur Erlassung des angefochtenen Bescheides geführt hat, ist aber schon die erste Voraussetzung nicht erfüllt, da "[d]ie Detailgenehmigungen ... für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes vorbehalten" bleiben (Spruchpunkt I.1.4. des angefochtenen Bescheides).

Der angefochtene Bescheid stellt somit allenfalls einen "Grundlagenbescheid" für die in der nachfolgenden Detailgenehmigung anzuwendenden Bestimmungen des EisbG und für ein allenfalls nachfolgendes Enteignungsverfahren hinsichtlich der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke dar, ohne jedoch selbst einen Eingriff in das Eigentum zu bewirken.

Werden zur Feststellung der Zulässigkeit einer Enteignung die Nachteile, die der Partei aus der Errichtung des Vorhabens erwachsen, gegen die öffentlichen Interessen an der Errichtung des Vorhabens abgewogen, dann ist zu beachten, dass bei einer derartigen Interessenabwägung immer auf das konkrete eingereichte Vorhaben abzustellen ist und nicht auf ein anderes Projekt (andere Trasse bzw. anderer Standort; vgl. VwGH 26.04.1995, 93/03/0191). Wie bereits ausgeführt betrifft die Forderung, die Trasse oder einen Standort notwendiger Anlagen zu verlegen, in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand. Die Beschwerdeführer haben jedoch kein subjektiv-öffentliches Recht auf die Festlegung einer bestimmten Trasse bzw. eines Standortes, sondern können nur die Auswirkungen des konkret eingereichten Vorhabens in seiner beantragten Ausgestaltung auf ihre subjektiv öffentlichen Rechte thematisieren. Der für die Verwirklichung des Vorhabens konkret erforderliche Grundbedarf wird aber erst im Detailgenehmigungsverfahren beurteilt werden können, wo Einwendungen auf eine (iSd § 13 Abs. 8 AVG zulässige) Abänderung des eingereichten Projekts und nicht auf ein wesentlich anderes Projekt ("Aliud") abzielen müssten.

Mit der Erteilung der Trassengenehmigung nach den Bestimmungen des HIG sind zwar Eingriffe in das Grundeigentum insofern verbunden, als das Eigentumsrecht, insbesondere die ansonsten bestehende Baufreiheit, (bedingt) eingeschränkt wird. Darüber hinausgehende Eingriffe in das Eigentumsrecht erfolgen damit aber (vorerst) nicht.

Die Zulässigkeit einer Enteignung setzt dreierlei voraus: Erstens muss die Verwirklichung des Vorhabens, für das enteignet bzw. ein Zwangsrecht eingeräumt werden soll, im öffentlichen Interesse liegen, d.h. es muss ein im öffentlichen Interesse liegender Bedarf vorliegen (vgl. VwGH 02.11.2016, 2013/06/0106). Zweitens muss das für die Enteignung bzw. Zwangsrechtseinräumung vorgesehene Grundstück geeignet sein, diesen im öffentlichen Interesse liegenden Bedarf zu befriedigen. Drittens darf es für den Enteignungswerber kein anderes, schonenderes Mittel geben, sich die für die Verwirklichung des im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens notwendigen Rechte zu verschaffen (vgl. VwGH 29.09.2016, 2013/07/0229). Die Rechtsordnung räumt somit den Parteien das subjektiv

öffentliche Recht darauf ein, dass die Inanspruchnahme ihrer Rechte nur bei Überwiegen der öffentlichen Interessen und auch dann nur so weit erfolgen darf, als dies für die Verwirklichung des Zwecks, also der Errichtung und Inbetriebnahme einer Eisenbahn, unbedingt erforderlich ist und die notwendigen Rechte nicht anders als durch Enteignung (d.h. nicht durch eine privatrechtliche Vereinbarung) erlangt werden können.

Die Bedeutung des letztgenannten "ultima-ratio"-Kriteriums, auf das auch im Gutachten Prof. XXXX besonders hingewiesen wird, wird jedoch von den Beschwerdeführern verkannt, wenn sie vermeinen, es eröffne ihnen die Möglichkeit, eine für den einzelnen betroffenen Grundeigentümer günstigere Trasse "auszuwählen"; das Kriterium der "Notwendigkeit" bzw. "Erforderlichkeit" der Enteignung bezieht sich nämlich nicht auf das Vorhaben an sich, sondern auf die Enteignung der konkreten Fläche, die der Umsetzung eines bewilligten, im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens dient. Für ein im öffentlichen Interesse stehendes Vorhaben darf nur im erforderlichen Ausmaß enteignet bzw. ein Zwangsrecht eingeräumt werden, und eine privatrechtliche Einigung hat jedenfalls Vorrang vor der Einräumung eines Zwangsrechts. Nicht erforderlich ist es hingegen für die Zulässigkeit der Enteignung, dass das konkrete Vorhaben selbst das einzige (was gerade bei Infrastrukturprojekten praktisch nie der Fall wäre, da es, wie auch schon § 1 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 nahelegt, fast immer mehrere Möglichkeiten der Zielerreichung gibt) bzw. letzte mögliche Mittel zur Erreichung des angestrebten, im öffentlichen Interesse liegenden Zieles ist. Vielmehr bezieht sich das Erfordernis der "ultima ratio" bloß auf die Art der Einräumung der benötigten Rechte. Wie bereits ausgeführt wurde, haben Nachbarn, Bürgerinitiativen und auch Standortgemeinden im Allgemeinen keinen Anspruch auf Auswahl und Verwirklichung einer konkreten, von ihnen präferierten Projektvariante oder Trasse. Genehmigungsgegenstand ist stets das eingereichte Projekt, hinsichtlich dessen bei Erfüllung der gesetzlich vorgegebenen Genehmigungsvoraussetzungen ein Anspruch auf Erteilung der beantragten Genehmigung besteht. Das "öffentliche Interesse" an der Projektverwirklichung bezieht sich auch nicht notwendigerweise auf eine konkrete Ausführungsvariante (im gegenständlichen Fall die Variante "SUED4+RV"), sondern auf das Vorhaben an sich (im gegenständlichen Fall "Viergleisiger Ausbau der Hochleistungsstrecke Wien - Salzburg" im Trassenabschnitt "Linz-Marchtrenk"), das geeignet sein muss, den im öffentlichen Interesse liegenden Zweck zu erfüllen. "Im öffentlichen Interesse" liegt demnach jede mögliche Ausführungsvariante, die geeignet ist, den im öffentlichen Interesse liegenden Projektzweck zu erreichen. Deshalb kann auch für jede Ausführungsvariante, auf welche diese Voraussetzung zutrifft, die Enteignung bzw. Zwangsrechtseinräumung zulässig sein, sofern die sonstigen Enteignungsvoraussetzungen erfüllt sind. In diesem Zusammenhang ist auch daran zu erinnern, dass es in einem Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nicht darum geht, die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens zu prüfen (vgl. etwa VwGH 24.08.2011, 2010/06/0002 für Bundesstraßen und VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165 für Hochleistungsstrecken).

Die Beschwerdeführer, gestützt auf das Gutachten Prof. XXXX, irren, wenn sie davon ausgehen, von einer möglichen Enteignung bedrohte Nachbarn hätten ein Wahlrecht und könnten sich die jeweils für sie am wenigsten belastende Alternative

aussuchen und erfolgreich einwenden, die Enteignung ihrer Grundstücke sei ausgeschlossen, weil es möglicherweise auch noch andere, aus einem bestimmten Blickwinkel "bessere" Ausführungsvarianten gebe. Der das Gutachten Prof. XXXX und damit auch die Argumentation der BF insgesamt tragende Gedanke, ein Grundeigentümer könne eine ihm drohende Enteignung mit dem Argument abwenden, es solle statt ihm doch ein anderer Grundeigentümer enteignet bzw. dessen Grundstück in Anspruch genommen werden, ist auch schon deshalb verfehlt, weil sich hier gleichrangige Rechtsgüter, nämlich die Eigentumsrechte der jeweils betroffenen Grundeigentümer, gegenüberstehen. Beim Wunsch eines von Enteignung bedrohten Grundeigentümers, dass an Stelle der eigenen die Grundstücke von jemand anderem in Anspruch genommen werden sollen, handelt es sich um einen "Floriani"-Einwand, der weder durch das österreichische Enteignungsrecht noch durch die im Gutachten Prof. XXXX herangezogene Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes VfSlg 18.239/2007 gestützt wird. Vielmehr ist im Zwangsrechtsverfahren zu prüfen, ob der betroffene Grundeigentümer ein "Sonderopfer" zu tragen hat und seine Interessen daher gegen die überwiegenden öffentlichen Interessen zurückzutreten haben. Bei dieser Prüfung ist - fallgegenständlich im eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren, wo bereits über das Verhältnis der für das Projekt sprechenden öffentlichen Interessen zu den betroffenen subjektiv öffentlichen Interessen der betroffenen Grundeigentümer abzusprechen sein wird - von dem durch den Konsenswerber ausgewählten und zur Genehmigung eingereichten Projekt auszugehen. Der Grundeigentümer kann zwar im Enteignungsverfahren einwenden, dass zur Verwirklichung des genehmigten Projekts entweder gar nicht oder in geringerem Ausmaß in sein Grundeigentum eingegriffen werden müsste, als dies im ihn betreffenden Enteignungsantrag vorgesehen wäre, doch steht ihm dann, wenn das Einreichprojekt sich als genehmigungsfähig erweist, nicht das Recht zu, eine aus seiner individuellen Sicht günstigere Projektalternative auszuwählen und damit die ihm drohende Enteignung abzuwenden.

Auch der im Gutachten Prof. XXXX gezogene Vergleich zum Starkstromwegerecht führt zu keinem anderen Ergebnis, weil auch dort ein von einer möglichen Enteignung bedrohter Grundeigentümer kein Recht auf die aus seiner Sicht günstigste bzw. "beste" Trasse hat. Vielmehr kann er lediglich einwenden, dass kein öffentliches Interesse daran besteht, die elektrische Leitungsanlage in einer seine Grundstücke berührenden Art und Weise auszuführen (vgl. dazu Neubauer/Onz/Mendel, StWG, § 7 Rz 95). Eine Alternativtrasse ist starkstromwegerechtlich nur dann zu berücksichtigen, wenn sie vom betroffenen Grundeigentümer im Baubewilligungsverfahren konkret vorgeschlagen wird (vgl. VwGH 23.08.2012, 2010/05/0171) und sie - was im Gutachten Prof. XXXX nicht erwähnt wird - einen geringeren Eingriff in die Rechte des Grundeigentümers darstellt, ohne gleichzeitig einen intensiveren Eingriff in die berührten öffentlichen Interessen zu bewirken. Den Rahmen des § 13 Abs. 8 AVG überschreitende Projektänderungen (etwa eine deutlich geänderte, andere Grundstücke betreffende Leitungsführung) sind auch hier ohne eine entsprechende Antragsänderung durch den Konsenswerber nicht möglich. Im Ergebnis führt dies üblicherweise bei elektrischen Leitungsanlagen maximal dazu, dass entweder die Leitungstrasse auf

Wunsch des betroffenen Grundeigentümers um wenige Meter an die Grundstücksgrenze verlegt wird (wobei allerdings keine neuen Grundeigentümer betroffen werden dürfen) oder Leitungsmasten in Trassenachse geringfügig verschoben werden, etwa um die Bewirtschaftung des betroffenen Grundstücks zu erleichtern. Dass derartige Änderungen bei elektrischen Leitungsanlagen, bei denen das Erfordernis einer möglichst gestreckten Trassenführung bei weitem nicht so zwingend ist wie bei einer Hochleistungsstrecke, sehr viel leichter möglich sind als beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben, liegt auf der Hand. Auch im Starkstromwegerecht ist eine Zwangsrechtseinräumung nur für das vorher genehmigte Projekt möglich und eine Abänderung der Trasse im Enteignungsverfahren ausgeschlossen. Aus dem Verweis auf das Starkstromwegerecht im Gutachten Prof. XXXX ist daher für den Standpunkt der BF nichts zu gewinnen.

Wie im Gutachten Prof. XXXX zutreffend dargestellt wird, entfaltet der eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid, in dem Lage und Umfang des Vorhabens festgelegt werden, Bindungswirkung für möglicherweise nachfolgende Enteignungsverfahren. Gemäß § 31f Z 2 und 3 Eisenbahngesetz darf das Bauvorhaben grundsätzlich keine öffentlichen Interessen (Z 2) und keine subjektiv öffentlichen Rechte einer Partei (Z 3) verletzen, es sei denn, der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit sei größer als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen entsteht.

Die Genehmigung nach dem Eisenbahngesetz wurde im angefochtenen Bescheid ausdrücklich einem eigenen Verfahren vorbehalten (Spruchpunkt I.1.4. des angefochtenen Bescheides). In diesem noch durchzuführenden Verfahren wird auch die Trasse im Detail festzulegen sein, und die betroffenen Nachbarn werden Gelegenheit haben, konkrete Beeinträchtigungen ihrer subjektiven öffentlichen Rechte einzuwenden. Sie können dort auch darstellen, weshalb die drohenden Verletzungen ihrer subjektiven öffentlichen Rechte ihrer Ansicht nach schwerer wiegen als das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens. Zu beachten ist allerdings, dass (auch) das EisbG kein spezielles Trassenauswahlverfahren vorsieht und die Konsenswerberin auch nicht verschiedene Alternativen vorlegen muss; vielmehr ist auch dort vom beantragten Projekt auszugehen (VwGH 14.11.2006, 2004/03/0053; 26.04.1995, 93/03/0191).

Im angefochtenen Bescheid wurde der Trassenverlauf gemäß Hochleistungsstreckengesetz (HIG) bestimmt. Gemäß § 3 Abs. 3 HIG ist "[i]m Trassengenehmigungsbescheid ... der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf". Die individuelle Beanspruchung einzelner, konkreter Grundstücke wird daher durch die Trassengenehmigung nach dem

Hochleistungsstreckengesetz noch gar nicht definiert, sodass dadurch auch nicht in konkrete Eigentumsrechte eingegriffen werden kann (vgl. aber die "Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung" gemäß § 5 Abs. 1 HIG; nach dieser Bestimmung dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden. Um eine Enteignung handelt es sich bei all dem nicht).

In Spruchpunkt I.2.3. des angefochtenen Bescheides wurde festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens aus einer Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmender Interessen für die Öffentlichkeit entsteht. Betreffend subjektive öffentliche Rechte von Nachbarn wurde eine derartige Feststellung hingegen nicht getroffen, was insofern konsequent ist, als Nachbarn im Trassenfestlegungsverfahren nach dem Hochleistungsstreckengesetz keine Parteistellung und auch kein Mitspracherecht zukommt.

Im eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren wird (u.a.) § 31f Eisenbahngesetz anzuwenden und die dort vorgesehene Interessenabwägung vorzunehmen sein. Gemäß § 31e Eisenbahngesetz kommt in diesem Verfahren nicht nur dem Bauwerber, sondern auch den Eigentümern der betroffenen Liegenschaften, den an diesen Liegenschaften dinglich Berechtigten, den Wasserberechtigten und den Bergwerksberechtigten Parteistellung zu. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch diejenigen, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen. Den möglicherweise durch das gegenständliche Vorhaben von Enteignung Bedrohten kommt voller Rechtsschutz zu, sodass hier kein Defizit erkannt werden kann. Allerdings ist es im Allgemeinen im Stadium des Grundsatzgenehmigungsverfahrens verfrüht, sich gegen eine möglicherweise drohende Enteignung zu wenden. Zwar sieht das UVP-G 2000 die Möglichkeit vor, bereits auf Grundlage der Grundsatzgenehmigung Zwangsrechte in Anspruch zu nehmen (§ 24f Abs. 10 UVP-G 2000), doch sind die dafür gesetzlich normierten Voraussetzungen im gegenständlichen Fall nicht erfüllt, weil "Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes" der erteilten grundsätzlichen Genehmigung nicht zu entnehmen sind. § 24f Abs. 10 UVP-G 2000 eröffnet zwar die Möglichkeit, die Ermittlung von Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit von Zwangsrechten in das Verfahren zur grundsätzlichen Genehmigung vorzuziehen, doch wurde von dieser Möglichkeit im gegenständlichen Fall kein Gebrauch gemacht. Die Enteignungsvoraussetzungen werden daher im Detailgenehmigungsverfahren und in allenfalls notwendig werdenden Zwangsrechtsverfahren von den dann zuständigen Behörden zu prüfen sein. Dabei wird auch der Frage im Detail nachzugehen sein, in welchem Ausmaß eine Grundinanspruchnahme tatsächlich erforderlich ist; während dieser Bedarf hinsichtlich der "reinen" Eisenbahnanlagen und der für die Rübenverladung benötigten Flächen bereits weitgehend feststeht, wird der konkrete

Flächenbedarf für die Rübenlagerung im Detailgenehmigungsverfahren noch vertieft zu untersuchen sein, wobei von der gegenwärtigen und für die Zukunft realistisch prognostizierbaren Rübenproduktionsmenge auszugehen sein wird. Im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren bzw. überhaupt im UVP-Verfahren ist nicht die Notwendigkeit einer bestimmten Lagerfläche (zur UVP für Hochleistungsstrecken vgl. VfGH 19.12.2013, 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165), sondern die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit der in der Einreichung angenommenen Fläche zu beurteilen.

Wesentlich ist im gegebenen Zusammenhang auch, dass die Enteignung eines entsprechenden Antrages der jeweiligen Enteignungswerberin bedarf. Ein solcher Antrag wurde aber gegenständlich im Behördenverfahren nicht gestellt. Durch eine Zwangsrechtseinräumung, die weder beantragt noch angeordnet wurde und die daher unterbleiben muss, kann niemand in seinen Rechten verletzt werden.

Auch aus diesem Grund ist somit festzustellen, dass der angefochtene Bescheid weder Art. 5 StGG noch Art. 1 des 1. ZPEMRK verletzt. Der von den BF, gestützt auf das Gutachten Prof. XXXX, behauptete Eingriff in das Eigentumsrecht liegt nicht vor. Es ist daher auch die in diesem Zusammenhang behauptete Verfassungswidrigkeit nicht gegeben.

Nur der Vollständigkeit halber soll darauf hingewiesen werden, dass der dem Erkenntnis VfSlg 18.239/2007 zugrundeliegende Sachverhalt, auf welches sich das Gutachten Prof. XXXX zur Untermauerung der These stützt, wonach der betroffene Grundeigentümer im Bauverfahren einwenden könne, es gebe eine Trassenvariante, die weniger in sein Grundrecht auf Unverletzlichkeit des Eigentums eingreife, mit dem gegenständlichen Fall nicht vergleichbar ist. Im für das Erkenntnis VfSlg 18.239/2007 maßgeblichen Sachverhalt lag eine erst kürzlich genehmigte Trasse (für den Ableitungskanal im Rahmen einer Hochleistungsstrecke der ÖBB) auf öffentlichem Gut vor, für welche das überwiegende öffentliche Interesse bescheidmäßig festgestellt worden war. Von dieser erst kürzlich genehmigten Trasse wollte der Konsenswerber jedoch keinen Gebrauch (mehr) machen, sondern strebte für eine andere, Privatgrundstücke in Anspruch nehmende Trasse Enteignungen an. Der VfGH hat im genannten Erkenntnis durchaus nachvollziehbar entschieden, betroffene Grundeigentümer könnten in diesem konkreten Fall erfolgreich einwenden, dass bereits eine genehmigte Trasse vorliege, die in ihre Eigentumsrechte gar nicht bzw. weniger eingreife als die nunmehr angestrebte Trasse. Der VfGH stellte fest, dass die damals belangte Behörde im damals angefochtenen Bescheid darzulegen gehabt hätte, warum es nunmehr zu einem Eingriff in Grundrechte kommen solle, der bei Verwirklichung der bereits genehmigten, auf öffentlichem Gut verlaufenden Trasse unterbleiben hätte können.

Der beschwerdegegenständliche Fall liegt schon deswegen grundlegend anders, weil hier keine erst kürzlich genehmigte, aber vom Konsensinhaber nicht "konsumierte" Trasse auf öffentlichem Gut vorliegt, sondern die Bestandsstrecke seit 1860 (eingleisig) und seit 1870 (zweingleisig) in Betrieb ist und für den viergleisigen Ausbau mit dem angefochtenen Bescheid erstmals eine (grundsätzliche) Genehmigung erteilt wurde. Eine Trasse, die ohne die Inanspruchnahme von

Privatgrundstücken durchführbar wäre, wurde von der Konsenswerberin nicht geprüft und ist im konkreten Fall auch nicht ersichtlich. Schon dadurch unterscheidet sich der gegenständlich vorliegende Sachverhalt entscheidend von dem dem VfGH-Erkenntnis VfSlg 18.239/2007 zugrundeliegenden. Ein weiterer wesentlicher Unterschied zwischen der nun beschwerdegegenständlichen und der dem VfGH-Erkenntnis VfSlg 18.239/2007 zugrundeliegenden Konstellation besteht darin, dass in letzterer die Genehmigungsfähigkeit der (bereits genehmigten) Projektalternative durch die bereits vorliegende Genehmigung erwiesen war (vgl. VwGH 02.07.1998, 95/06/0173, wo der Verwaltungsgerichtshof ausdrücklich ausgesprochen hat, dass von der "Möglichkeit mehrerer Varianten" nur dann gesprochen werden könnte, "wenn diese Varianten auch nach anderen Vorschriften zulässig wären"). Um dies auch im beschwerdegegenständlichen Fall sicherzustellen, müssten alle grundsätzlich in Frage kommenden Projekt- und Trassenvarianten dem Bewilligungsverfahren unterzogen werden, um die Genehmigungsfähigkeit feststellen zu können. Eine derartige Vorgangsweise ist schon wegen der großen Anzahl an in Frage kommenden Varianten lebensfremd und wird durch die anzuwendende Rechtslage auch nicht gefordert.

Zur Resolution der Gemeinde Pasching vom 07.11.2019 und zum Antrag der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF125 vom 13.11.2019:

An wen sich die Resolution der Gemeinde Pasching vom 07.11.2019 richtet, ist aus der Resolution selbst und der Mitteilung der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF125 vom 13.11.2019 (noch) nicht erkennbar. Aus dem Umstand, dass diese Resolution von der Gemeinde Pasching mit Schreiben vom 14.11.2019 (auch) an das Bundesverwaltungsgericht übermittelt wurde, ist jedoch zu schließen, dass sich die Resolution nach dem Willen ihrer Verfasser bzw. des Gemeinderates der Gemeinde Pasching nicht nur an die sonstigen im Verteiler des Schreibens der Gemeinde Pasching genannten Stellen (BKA, BMVIT, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, LH von OÖ, ÖBB-Infrastruktur AG, LR Mag. XXXX, Österreichischer Städtebund, OÖ Gemeindebund), sondern auch an das Bundesverwaltungsgericht richten soll. Ob es sich bei dieser Resolution um einen Antrag im verfahrensrechtlichen Sinn handelt, kann dahingestellt bleiben, da das Ermittlungsverfahren in der mündlichen Verhandlung iSd § 39 Abs. 3 AVG für geschlossen erklärt wurde und sich im Schreiben der Gemeinde Pasching vom 14.11.2019 kein Hinweis darauf findet, warum dieser Antrag - sofern es sich überhaupt um einen solchen handelt - nicht schon früher gestellt werden konnte (vgl. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000). Unerfindlich bleibt, welchen für das gegenständliche Verfahren relevanten Zweck die von den BF in ihrer Mitteilung vom 13.11.2019 beantragte zeugenschaftliche Einvernahme sämtlicher Mitglieder des Gemeinderates der Gemeinde Pasching haben könnte, zumal es nicht Aufgabe des gegenständlichen Beschwerdeverfahrens ist, den BF Zugang zu einem bestimmten Gemeinderatsprotokoll zu verschaffen. Dieser Antrag war daher auch aus diesem Grund nicht aufzugreifen.

Zu dem von den BF1 und BF127 vorgelegten Entschließungsantrag des Nationalrates vom 11.12.2019:

In der mündlichen Verhandlung wurde das Ermittlungsverfahren gemäß § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 i.V.m. § 39 Abs. 3 AVG für geschlossen erklärt. Dies hat zur Folge, dass neue Tatsachen und Beweismittel bis spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen waren. § 39 Abs. 4 1. und 2. Satz AVG ("Das Ermittlungsverfahren ist auf Antrag fortzusetzen, wenn eine Partei glaubhaft macht, dass Tatsachen oder Beweismittel ohne ihr Verschulden nicht geltend gemacht werden konnten und allein oder in Verbindung mit dem sonstigen Ergebnis des Ermittlungsverfahrens voraussichtlich einen im Hauptinhalt des Spruches anders lautenden Bescheid herbeiführen würden. Die Entscheidung über den Antrag erfolgt durch Verfahrensordnung") sind in UVP-Verfahren nicht anzuwenden.

Die Stellungnahme der BF1 und BF127 vom 13.01.2020 ist daher jedenfalls verspätet. Doch selbst wenn dies nicht der Fall wäre, wäre diese Stellungnahme nicht zielführend: Eine Norm, nach der ein Entschließungsantrag des Nationalrates im gegenständlichen Beschwerdeverfahren zu berücksichtigen wäre, ist im gesamten österreichischen Umweltrecht nicht ersichtlich. Es ist auch nicht erkennbar, auf welche Rechtsgrundlage die im angenommenen Entschließungsantrag angesprochene Prüfung einer Einhausung und Tieferlegung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr BMK) sich stützen könnte. Eine derartige Prüfung könnte nur außerhalb des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens geschehen, da die Zuständigkeit zur Durchführung dieses Verfahrens im konkreten Fall auf das Bundesverwaltungsgericht übergegangen ist und der Minister (bzw. nun die Ministerin) daher nicht mehr zuständig ist; und selbst wenn noch eine Zuständigkeit der Ministerin bestünde, wäre die im Entschließungsantrag begehrte Prüfung von einem entsprechenden Antrag der Konsenswerberin abhängig.

Aus all diesen Gründen war die Stellungnahme der BF1 und BF127 sowie der mit dieser Stellungnahme vorgelegte, vom Nationalrat angenommene Entschließungsantrag im gegenständlichen Beschwerdeverfahren nicht zu behandeln.

Nur der Vollständigkeit halber wird angemerkt, dass der von den BF1 und BF127 vorgelegte Entschließungsantrag dem Vorbringen dieser BF im gegenständlichen Beschwerdeverfahren widerspricht. Während nämlich die BF1 und BF127 im Verfahren mehrfach die Ansicht vertreten haben, es liege bereits ein "Alternativprojekt" einer Einhausung/Tieferlegung der Westbahn im Bereich der Stadtgemeinde Leonding (samt belastbarer Kostenberechnung) vor, ist die Prüfung der Möglichkeit einer Einhausung/Tieferlegung samt Kostenberechnung nun das Ziel des Entschließungsantrages. Damit bestätigen die BF1 und BF127 selbst, dass eine Einhausung/Tieferlegung im Bereich der Stadtgemeinde Leonding noch nicht in einer für die Durchführung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichenden Weise geprüft wurde. In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht (vgl. S. 22 f des Verhandlungsprotokolls) haben zwar die Konsenswerberin und die BF1 übereinstimmend berichtet, dass es immer wieder Gespräche über eine mögliche Einhausung/Tieferlegung gegeben habe, und dass im Herbst 2016 ein Vertragsentwurf ausgearbeitet worden sei, in dem die Umsetzung des Projektes (=Prüfung einer "Tieferlegungs- und Einhausungsvariante") nach

Klärung der Finanzierungsfrage (Aufteilung der Kosten zwischen Konsenswerberin, Stadt Leonding und Land Oberösterreich) vorgesehen gewesen sei. Zur Unterzeichnung dieses Vertrages sei es jedoch - nach Angaben der Stadtgemeinde Leonding in der mündlichen Verhandlung aufgrund der Nationalratswahl 2017 - nicht gekommen. Ein rechtlicher Grund, aus dem die Nationalratswahl 2017 die Stadtgemeinde Leonding daran gehindert haben könnte, im eigenen Wirkungsbereich das Übereinkommen mit der Konsenswerberin zu unterzeichnen, ist nicht ersichtlich.

Auch durch die Stellungnahme der BF1 und BF127 vom 13.01.2020 und die damit vorgelegten Beilagen wird daher bestätigt, dass zwar Gespräche zwischen Konsenswerberin, Stadt Leonding und Land Oberösterreich über die Ausarbeitung einer prüffähigen "Tieferlegungs- und Einhausungsvariante" geführt wurden, dass aber diesbezüglich eine für die Durchführung eines (Grundsatz-)Genehmigungsverfahrens oder auch nur einer Variantenprüfung ausreichende Ausarbeitung bis heute nicht stattgefunden hat. Die BF1 und BF127 haben daher - abgesehen davon, dass das Ermittlungsverfahren bereits in der mündlichen Verhandlung geschlossen wurde - auch mit ihrer Stellungnahme vom 13.01.2020 keinen Grund aufzeigen können, die Nichtberücksichtigung einer "Tieferlegungs- und Einhausungsvariante" im Trassenauswahlverfahren zu beanstanden.

3.5.4 Zur Auflassung der Haltestelle Pasching:

Die bestehende Haltestelle Pasching, die nur eine sehr geringe Fahrgastfrequenz aufweist, würde aufgrund der im Projekt vorgesehenen Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching nicht mehr an der Bahntrasse liegen und wird daher aufgelassen. Obwohl keine Umweltschutzvorschrift besteht, aufgrund derer die Beibehaltung einer vom Antragsteller nicht mehr vorgesehenen Haltestelle oder die Neuerrichtung einer nicht im Projekt enthaltenen Haltestelle vorgeschrieben werden könnte, und der vorgesehene Entfall der Haltestelle Pasching daher nicht UVP-relevant ist, hat der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde eine zwingende Maßnahme vorgeschlagen, wonach die Konsenswerberin die räumliche Vorsorge für eine nachträgliche Errichtung einer neuen Haltestelle Pasching zu treffen hat. Diesem Vorschlag ist die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid mit einer entsprechenden Nebenbestimmung gefolgt. Die Frage, ob die neue Haltestelle Pasching nachträglich tatsächlich errichtet wird, ist nicht primär UVP-relevant. Gleichwohl erscheint es auch aus dem Blickwinkel der Umweltverträglichkeit sinnvoll, für den Fall vorzusorgen, dass sich später die Errichtung einer neuen Haltestelle in Pasching doch noch als sinnvoll erweisen sollte. Die in Spruchpunkt IV.1. Bauphase, Nebenbestimmung 138 (nun 140, weil die Nr. 138 im angefochtenen Bescheid zwei Mal vergeben wurde) des angefochtenen Bescheides vorgesehene "räumliche Vorsorge" dient nicht nur der Vermeidung von Kosten für die Konsenswerberin, sondern auch dem Zweck, in diesem Fall Eingriffe durch eine im Fall der nachträglichen Errichtung notwendige erneute Bautätigkeit möglichst gering zu halten, und war daher - mit korrigierter Nummerierung - in das gegenständliche Erkenntnis aufzunehmen sowie um einen vom Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik vorgeschlagenen, präzisierenden Zusatz

zu erweitern. Mit dieser grundsätzlichen räumlichen Vorsorge wird nämlich eine zusätzliche spätere ergänzende Grundeinlöse bzw. eine nachträgliche Verbreiterung des Bahnkörpers mit baulichen Eingriffen in den Bestandsdamm der HL-2 Strecke, ein Umbau und Verlegung der Entwässerungsanlagen sowie ein Umbau mit Teilabbrüchen und ergänzenden Anbauten von Tragwerksverbreiterungen bei den betroffenen Objekten vermieden. Diese nachträglichen Umbauten würden gegenüber einer sofortigen Miterrichtung der Verbreiterungen im Zuge des Gesamtvorhabens nicht nur einen nachträglichen erheblichen Mehraufwand bedeuten, sondern auch zu (neuerlichen) Belastungen für die Umwelt führen.

Die von der Konsenswerberin vorgesehene Auflassung der Haltestelle Pasching hat für sich genommen keine Auswirkungen auf die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des Vorhabens, insbesondere da sich das Vorhaben auch mit Auflassung der Haltestelle als (grundsätzlich) umweltverträglich erwiesen hat. Genehmigungshindernisse, die mit der Schaffung einer neuen Haltestelle ausgeräumt werden könnten bzw. müssten, sind nicht zutage getreten.

Hinsichtlich der in der Beschwerde der BF3 vertretenen Ansicht, wonach die mündliche Verhandlung vom 25.04.2017 bis 27.04.2017 im Behördenverfahren gezeigt habe, dass die im Projekt vorgesehene Auflassung der Haltestelle Pasching von außerordentlich vielen Personen kritisiert worden sei und dadurch bewiesen werde, dass ein hohes Interesse der Bevölkerung an deren Erhaltung bestehe und es im Falle des Wegfalles der Haltestelle zu einer massiven Verschlechterung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes für Pasching komme, ist anzumerken, dass die Wünsche von (selbst großen) Teilen der Bevölkerung nicht grundsätzlich mit "öffentlichen Interessen" im rechtlichen Sinn gleichgesetzt werden können und dass die von der BF3 genannten "außerordentlich vielen Personen", die einen Fortbestand der Haltestelle Pasching befürworteten, diese Haltestelle in ihrem Alltag offenbar nicht nutzen. Das Bundesverwaltungsgericht verkennt auch nicht, dass eine Attraktivierung sowohl des Fahrplanes als auch des Angebotes an Park & Ride für Pkw und Fahrräder zweifellos ein verfolgenswertes Ziel darstellt, doch kann Derartiges im gegenständlichen Beschwerdeverfahren mangels Rechtsgrundlage nicht in Auflagenform vorgeschrieben werden. Insbesondere ist keine Umweltschutzvorschrift ersichtlich, die die Erhaltung einer bestehenden Haltestelle oder die Neuerrichtung einer Haltestelle erfordern würde.

3.5.5 Zur Neuerrichtung des Rübenverladeplatzes und zu seiner Genehmigungsfähigkeit als Eisenbahnanlage im Zusammenhang mit der möglichen Enteignung des betroffenen Grundstückes:

Soweit BF darauf hinweisen, dass der neue Rübenverladeplatz keine Eisenbahnanlage sei und daher auch nicht als Eisenbahnanlage genehmigungsfähig sei, weil gemäß § 10 Eisenbahngesetz 1957 Eisenbahnanlagen nur Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke seien, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen, und es sich demnach bei dem Rübenverladeplatz um eine bahnfremde Anlage handle, die für einen

geordneten Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht erforderlich sei, ist darauf zu verweisen, dass die Frage, ob eine konkrete Anlage als "Eisenbahnanlage" qualifiziert werden kann, jeweils im Einzelfall zu beantworten ist. Anlagen für Lade- und Lagerzwecke wurden in der Judikatur bereits als dem Eisenbahnverkehr dienende Eisenbahnanlagen qualifiziert (vgl. etwa VwGH 28.2.1996, 94/03/0314 [Lagerräume], VwGH 15.03.1974, 1360/73 [Ölumschlagplatz im Bahnhofsbereich] und VwGH 25.02.1993, 90/04/0271 [Tanklager zur Umfüllung von Flüssiggas zwischen russischen auf westeuropäischen Waggons]). Auch im gegenständlichen Fall ist der neue Rübenverladeplatz, der eine Lade- und Lagereinrichtung zur Verladung der Zuckerrüben für den Weitertransport darstellt, zumindest in dem Ausmaß, in dem es sich um Gleisanlagen, Anlagen und Grundflächen handelt, die den Be- und Entladevorgängen dienen, unzweifelhaft als Eisenbahnanlage zu werten (vgl. Catharin in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz² (2011), § 10 EisebG Anm 11). Da dies gegenständlich zur Gänze der Fall ist, der Rübenverladeplatz hinsichtlich seiner flächenbezogenen und logistischen Ausgestaltung ausschließlich nach eisenbahnbetrieblichen Erfordernissen dimensioniert wurde und der Betrieb des Rübenverladeplatzes auch ausschließlich nach eisenbahnbetrieblichen Erfordernissen erfolgen soll, besteht an der Qualifikation des Rübenverladeplatzes als Eisenbahnanlage iSd § 10 Eisenbahngesetz kein Zweifel. Keine Eisenbahnanlage wäre etwa ein Grundstück, das zwar - z.B. als Bauhilfsfläche - für den Bau einer Eisenbahn benötigt wird, in weiterer Folge aber mit dem Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr in keinem Zusammenhang steht und daher - anders als der hier gegenständliche Rübenverladeplatz - nach Fertigstellung der Eisenbahn nicht notwendig ist, um den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr aufnehmen oder um ihn aufrecht erhalten zu können (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine über die Rübenlagerung und Rübenverladung sowie allfällige damit in Zusammenhang stehende betriebliche Erfordernisse hinausgehende Nutzung beabsichtigt sein, wäre dafür jedenfalls ein Verfahren gemäß § 24g UVP-G 2000 (Änderung vor Zuständigkeitsübergang) bzw. 24 UVP-G 2000 durchzuführen, in dem die Umweltverträglichkeitsprüfung zu ergänzen wäre und alle betroffenen Beteiligten Gelegenheit erhalten müssten, ihre Interessen vollumfänglich wahrzunehmen. Änderungen des Projekts sind ohne Wiederholung oder Ergänzung der UVP gemäß § 24g Abs 1 UVPG 2000 nur zulässig, soweit durch die Änderungen den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen wird oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Bei anderen als von § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 erfassten Änderungen des Vorhabens müsste gemäß § 24 Abs 2 UVPG 2000 eine entsprechende Ergänzung der UVP erfolgen (vgl. VwGH 22.10.2012, 2010/03/0014). Hinweise darauf, dass eine spätere Nutzung des Rübenverladeplatzes für andere Zwecke als die der Lagerung und Verladung der Zuckerrüben geplant sein könnte, sind den von der Konsenswerberin vorgelegten Unterlagen freilich nicht zu entnehmen.

Wenn die BF4 bis BF7 im Zusammenhang mit der Qualifikation des Rübenverladeplatzes als Eisenbahnanlage die Frage nach einer möglichen Enteignung für die Errichtung des Rübenverladeplatzes aufwerfen, ist darauf

hinzuweisen, dass es nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes für die Qualifikation einer Anlage als Eisenbahnanlage keine Rolle spielt, ob zur Errichtung der Anlage eine - dauernde oder vorübergehende - Enteignung möglich ist (VwGH 17.04.2009, 2006/03/0164).

3.5.6 Zu den Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Betrieb der BF4 bis BF7:

Nachbarn sind berechtigt, Gefährdungen des Lebens, der Gesundheit, des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte geltend zu machen, wobei eine Gefährdung dinglicher Rechte nur dann besteht, wenn diese in ihrer Substanz bedroht werden, indem ihre nach der Verkehrsanschauung üblicherweise bestimmungsgemäße Nutzung auf Dauer unmöglich gemacht wird. Eine bloße Wertminderung ist hingegen keine "Gefährdung dinglicher Rechte" (vgl. VwGH 23.09.2002, 2000/05/0137; 27.06.2003, 2001/04/0236). § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 schützt daher das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird. So wird etwa mit dem Vorbringen, dass die Nachbarn aufgrund einer geplanten Einbahnregelung zur Bewirtschaftung der in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften Umwegstrecken von bis zu zwei Kilometern in Kauf zu nehmen haben, weder aufgezeigt, dass die genannten Liegenschaften in ihrer Substanz gefährdet seien, noch, dass eine sinnvolle Nutzung der Liegenschaften wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wäre. Eine bloße Erschwerung der Nutzung ihres Eigentums ist nicht als eine derartige Gefährdung des Eigentums zu verstehen, welche gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 jedenfalls zu vermeiden ist (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Für die Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes wurden von der Konsenswerberin verschiedene Standortalternativen geprüft. Der dem Stand der Technik und der Wissenschaften entsprechende Auswahlprozess wurde in der Einreichung dargestellt. Die für den letztlich gewählten und zur Genehmigung eingereichten Standort des Rübenverladeplatzes zu erwartenden Immissionen überschreiten, wie sich aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung ergibt, nicht das übliche Ausmaß, die Zusatzbelastung durch Feinstaub PM10 und PM2,5 wurde als irrelevant eingestuft. Eine maßgebliche Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Betriebes der BF4 bis BF7 wurde vom Sachverständigen für Boden und Agrarwesen verneint, wobei allerdings aufgrund eines signifikanten Verlusts an Anbaufläche durch die Errichtung des Rübenverladeplatzes (der Sachverständige für Boden und Agrarwesen sprach in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht von einem Flächenverlust im Ausmaß von 3,36 ha; vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 49) eine Umstrukturierung des Betriebes notwendig werden könnte. Die damit einhergehende Kostenfrage (Grundinanspruchnahme, Ertragseinbußen, Kosten für eine etwaige Produktionsumstellung etc.) ist auf zivilrechtlichem Wege - etwa im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen - zu lösen. Eine Regelung zivilrechtlicher Ansprüche ist im UVP-rechtlichen (Grundsatz-)Genehmigungsverfahren nicht möglich.

Das von den BF4 bis BF7 beim Bezirksgericht Wels anhängig gemachte Beweissicherungsverfahren hat auf das gegenständliche Beschwerdeverfahren

keinen Einfluss.

3.5.7 Zu den behaupteten fehlenden Sachverhaltsfeststellungen:

Wenn die BF10 bis BF126 in Punkt 4.3.3. ihrer Beschwerde behaupten, die belangte Behörde habe nur unzureichende Sachverhaltsfeststellungen getroffen, und bestimmte, näher definierte Sachverhaltsfeststellungen einfordern, ist darauf zu verweisen, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid unter dem Titel "IV. Der festgestellte Sachverhalt" Feststellungen zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens, zum Trassenverlauf und zu den Entscheidungsgrundlagen getroffen hat und sich weitere, dislozierte Feststellungen unter anderem in den Kapiteln "I. Verfahrensgang", "II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang", "V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen" und "VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen" finden.

Bei den von den BF10 bis BF126 geforderten Feststellungen handelt es sich durchwegs um Feststellungen, die die Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching betreffen und Vorzüge eines - von der Konsenswerberin nicht beantragten - Bestandsausbaus in diesem Bereich herausstreichen sollen. So wurden etwa Feststellungen u.a. dahingehend gefordert, dass "insbesondere der Ausbau der Bestandsvariante einerseits sowie die "Verschwenkungsvariante" hin zum Flughafen Linz-Hörsching" zur Verfügung stünden und dass der Bestandsausbau "lediglich die Zulegung von zwei Gleisen zu den beiden bestehenden Gleisen" erfordere, während die eingereichte Verschwenkungsvariante den viergleisigen Neubau erfordere. Daneben forderten die BF10 bis BF126 Feststellungen dahingehend, dass die Auffassung des Bahnhofes Pasching bestimmte näher beschriebene Nachteile mit sich bringe, sie forderten einen Kosten- und Längenvergleich zwischen den beiden ihrer Meinung nach zur Auswahl stehenden Varianten sowie einen detaillierten Vergleich der mit diesen Varianten jeweils verbundenen Bodenverbräuche. Außerdem begehrten die BF10 bis BF126 Feststellungen zu verschiedenen Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens Hörsching und zum Passagieraufkommen des Flughafens sowie Spekulationen zu den Verkehrsvorlieben potentieller Flughafenkunden. Erklärtes Ziel all dieser eingeforderten "Sachverhaltsfeststellungen" ist deutlich erkennbar eine Abwägung zwischen den nach Ansicht der BF10 bis BF126 zur Verfügung stehenden Trassenvarianten SUED4 und BEST4.

Was die BF hier übersehen, ist, dass Punkte, die rechtlich irrelevant sind, keiner näheren Begründung bedürfen. Zu prüfen ist im UVP-(Grundsatz-)Verfahren, ob das eingereichte Vorhaben (grundsätzlich) umweltverträglich ist. Ist dies der Fall, dann erübrigt sich ein Vergleich mit anderen theoretisch in Frage kommenden Varianten. Insbesondere existiert keine Rechtsvorschrift, die die Konsenswerberin dazu zwingen könnte, unter mehreren (grundsätzlich) umweltverträglichen Ausführungsvarianten die "umweltverträglichste" zu wählen. Die zur Beurteilung des verfahrensrelevanten Sachverhaltes erforderlichen Feststellungen wurden von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid getroffen, wobei einige von den BF10 bis BF126 in ihrer Beschwerde als "fehlend" kritisierten Feststellungen (etwa zum Flächenverbrauch und zur Bodenqualität der beanspruchten

landwirtschaftlichen Flächen [vgl. dazu Umweltverträglichkeitserklärung, Einlagezahl 06-03.01, S. 40 ff.] sehr wohl erfolgt sind. Im Beschwerdeverfahren wurden die Sachverhaltsfeststellungen der belangten Behörde überprüft bzw. punktuell ergänzt. Zur gesetzeskonform durchgeführten Variantenuntersuchung und zur Trassenwahl wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

3.5.8 Zur behaupteten Unbestimmtheit von Spruchteil IV. des angefochtenen Bescheides "Nebenbestimmungen":

Alle in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie im Änderungsantrag vom Juni 2018 von der Konsenswerberin vorgesehenen Maßnahmen sind Vorhabensbestandteile und daher zwingend einzuhalten. Einer weiteren Vorschreibung dieser Maßnahmen durch Nebenbestimmungen bedarf es folglich nicht.

Auflagen dürfen nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie zur Zielerreichung, d.h. für die Einhaltung der Genehmigungskriterien erforderlich sind (vgl. § 24f Abs. 4 UVP-G 2000; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 12 UVP-G Rz 41f; N. Raschauer in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 12 UVP-G Rz 16) oder iSd § 24f UVP-G 2000 zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beitragen. Sie müssen geeignet und hinreichend bestimmt iSd § 59 Abs. 1 AVG sein (z.B. VwGH 11.12.2012, 2010/05/0097). Ob eine Auflage ausreichend bestimmt ist, bemisst sich aus den Umständen des Einzelfalls (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035.). Die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Maßgeblich ist nach der Rechtsprechung, dass die Behörde, die Sachverständigen sowie der Konsenswerber den Auflagen einen eindeutigen, objektiv erkennbaren Inhalt entnehmen können (Erlacher/Lindner in Altenburger/N. Raschauer, § 105 WRG Rz 13.).

Es genügt, wenn der Bescheidadressat unter Beiziehung eines Fachmanns den Inhalt der Auflage objektiv erkennen kann; die Auflage muss sohin für einen kundigen Fachmann objektiv verständlich sein (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, BVwG 20.11.2015, W102 2009977-2 "Semmering-Basistunnel neu"). Die Formulierung einer Auflage widerspricht dem Bestimmtheitsgebot nur dann, wenn der Inhalt der Bestimmung selbst unter Beiziehung eines Fachmannes nicht klar ermittelt werden kann. Dies gilt nicht bloß für den durch die Auflage belasteten Konsenswerber, sondern auch für die Partei, deren Rechte durch die Auflage geschützt werden sollen (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 20.11.2014.2011/07/0244). Nebenbestimmungen sind dann ausreichend bestimmt, wenn sie das gebotene Verhalten bei verständiger Auslegung zweifelsfrei erkennen lassen damit die Einhaltung der Auflage ermöglichen. Die Erforderlichkeit einer näheren Konkretisierung ist im Lichte "einer zweck- und sachgemäßen Regelung der sich im Alltag ergebenden Lebenssachverhalte" zu beurteilen (VwGH 22.04.2002, 2000/10/0110).

Die von den BF beanstandeten "zu unbestimmt gehaltenen Nebenbestimmungen" müssen daher aus der Sicht eines Fachmanns betrachtet werden. Kann dieser bei verständiger Auslegung den objektiven Inhalt der Nebenbestimmungen erkennen,

sind sie bestimmt genug.

Die vorgeschriebenen Nebenbestimmungen wurden von erwiesenen Fachleuten vorgeschlagen und aufgrund der Ermittlungsergebnisse vorgeschrieben. Es ist daher grundsätzlich davon auszugehen, dass die Nebenbestimmungen unter Heranziehung von Fachleuten umgesetzt werden können. Gegenteilige Beweisergebnisse haben sich im Ermittlungsverfahren, bezogen auf den angefochtenen Bescheid, nicht ergeben.

Zu beachten ist auch, dass Auflagen aufgrund ihres Eingriffscharakters dem Verhältnismäßigkeitsgebot unterliegen (Hengstschläger/Leeb, AVG § 59 Rz 36 mwN; N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer, § 4 BStG Rz 32; Lindner/Zankl in Altenburger/N. Raschauer, § 18 ForstG Rz 2.) und sich daher auf erforderliche Maßnahmen zu beschränken haben.

Bei den BF10 bis BF126, welche die "Unbestimmtheit von Nebenbestimmungen" geltend machen, handelt es sich um eine Bürgerinitiative (BF10) und Nachbarn (BF11 bis BF126). Nachbarn können einwenden, durch das Vorhaben in ihren subjektiv öffentlichen Rechten (Leben, Gesundheit, dingliche Rechte im Sinne einer Substanzvernichtung, unzumutbare Belästigung iSd § 77 Abs. 2 GewO) verletzt zu werden, Bürgerinitiativen können die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften einfordern. Der Begriff der "Umweltschutzvorschriften" ist nach der Spruchpraxis des Umweltsenates und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes weit zu verstehen und nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Vom Begriff erfasst sind vielmehr Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen (VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229). Darunter fallen z.B. das Betriebsanlagenrecht der Gewerbeordnung, das Wasserrecht, Naturschutzrecht (VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199; VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229; 26.06.2009, 2006/04/0005), Luftreinhalterecht, Bergrecht, Luftfahrtrecht, Rohrleitungsrecht etc. (vgl. auch AB 1179 BlgNR XVIII. GP). Eine Berufung auf die Umweltschutzvorschriften ist nur soweit möglich, als die jeweilige Norm einen umweltschützenden Aspekt aufweist (US 04. 04. 2008, 8A/2007/11 - 94 OÖ-Sbg 380 kV-Leitung; US 08. 03. 2007, 9B/2005/8-431 Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk]; vgl. auch VwGH 18.01.2001, 2000/07/0229). Maßgeblich ist nicht das jeweilige Gesetz insgesamt, sondern die im Einzelfall konkret anzuwendende Norm (vgl. Köhler/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 73 f; Pürgy in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren 141).

Mit ihrem Beschwerdevorbringen, wonach einzelne Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides "unbestimmt" seien, machen die BF10 bis BF126 größtenteils weder die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften noch die Verletzung in subjektiven öffentlichen Rechten von Nachbarn geltend. Gleichwohl hat das Bundesverwaltungsgericht die gerichtlich bestellten Sachverständigen mit einer nochmaligen Überprüfung der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen beauftragt und die Ergebnisse dieser Überprüfung in der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt.

Entgegen den Behauptungen der BF geht aus sämtlichen Nebenbestimmungen klar

hervor, an wen diese adressiert sind, nämlich an die Projektwerberin (vgl. dazu auch VwGH 27.11.1952, 1466/51), und welcher Inhalt ihnen zukommt.

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen haben ausdrücklich bestätigt, dass die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Auflagen für den Fachmann ausreichend bestimmt sind bzw. dort, wo dies erforderlich war, entsprechende Vorschläge für Auflagenmodifikationen gemacht, denen das Bundesverwaltungsgericht im Spruch der gegenständlichen Entscheidung gefolgt ist. Auch der Konsenswerberin, welche die in der Grundsatzgenehmigung vorgeschriebenen Nebenbestimmungen bei der Vorbereitung des Vorhabens für das Detailgenehmigungsverfahren zu beachten hat, macht es offenbar keine Schwierigkeiten, den Inhalt dieser Nebenbestimmungen zu ermitteln.

Soweit in der Beschwerde der BF10 bis BF126 vorgebracht wird, es sei unklar, um welche Art von Nebenbestimmungen es sich im angefochtenen Bescheid handelt (Bedingungen oder Auflagen), ist darauf zu verweisen, dass sich die Rechtsnatur einer Nebenbestimmung nicht nach ihrer Bezeichnung, sondern nach ihrem Inhalt bzw. Zweck bestimmt (VwGH 02.07.1998, 97/06/0057; 29.09.1993, 93/02/0041) und daher im Einzelfall zu prüfen ist, um welche Art von Nebenbestimmung es sich jeweils handelt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn ein Projekt etwa "unter Einhaltung nachstehender Auflagen und Bedingungen" bewilligt wurde (VwGH 23.02.1988, 88/05/0020).

Zum Hinweis mehrerer BF darauf, dass nicht alle von ihnen im Behördenverfahren geforderten Auflagen im angefochtenen Bescheid Berücksichtigung gefunden hätten, ist aus rechtlicher Sicht festzuhalten, dass es nach dem AVG nicht unzulässig ist, Anträge nicht zu berücksichtigen. Einwendungen gelten gemäß § 59 Abs. 1 AVG als mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages miterledigt. Diejenigen Auflagen, welche die belangte Behörde nach Befassung der Sachverständigen für erforderlich erachtete, wurden im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben. Im gegenständlichen Erkenntnis wurden die Nebenbestimmungen teilweise ergänzt bzw. abgeändert. Zur Überwachung der Auflageneinhaltung wurde dort, wo es notwendig erschien, ein Monitoring vorgeschrieben. Dieses Monitoring ersetzt freilich nicht Nebenbestimmungen, sondern dient der Überwachung der Einhaltung der Genehmigungskriterien.

Zu beachten ist im gegebenen Zusammenhang, dass es sich gegenständlich um die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit für das von der Konsenswerberin eingereichte Vorhaben handelt, welche die Konsenswerberin noch nicht zum Bau berechtigt. Die in der Grundsatzgenehmigung vorgesehenen Nebenbestimmungen sind daher für sich genommen auch nicht vollstreckbar und auch nicht geeignet, in die subjektiven öffentlichen Rechte der BF einzugreifen, sondern zeigen den Rahmen auf, in welchem das Vorhaben umweltverträglich gestaltet werden kann. Aufgrund des rechtlichen Charakters der Grundsatzgenehmigung ist es erforderlich, dass die Nebenbestimmungen in der Detailgenehmigung wiederholt werden oder zumindest darauf Bezug genommen wird, da die in der Grundsatzgenehmigung festgestellte "grundsätzliche Umweltverträglichkeit" davon abhängt, dass diese Nebenbestimmungen eingehalten

werden. Ist dies nicht der Fall, gilt die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit nicht, sondern es wäre im Detailgenehmigungsverfahren eine Prüfung der umweltrelevanten Auswirkungen hinsichtlich der Abweichungen von der Grundsatzgenehmigung vorzunehmen. Sofern die Konsenswerberin die Nebenbestimmungen der Grundsatzgenehmigung bereits vor Einleitung des Detailgenehmigungsverfahrens berücksichtigt und Nebenbestimmungen dadurch obsolet werden, wäre dies im Detailgenehmigungsverfahren entsprechend darzustellen.

Da mit dem angefochtenen Bescheid nur die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens festgestellt und der Trassenverlauf nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) sichergestellt wurde, wurden folgerichtig in Spruchpunkt VII. des angefochtenen Bescheides als Rechtsgrundlagen nur Bestimmungen des UVP-G 2000 und des AVG, die §§ 2, 3 und 5 HIG und die Bundes-Kommissionsgebührenverordnung genannt. Alle nach den anzuwendenden Materiegesetzen erforderlichen Genehmigungen werden im Detailgenehmigungsverfahren sowie im teilkonzentrierten Verfahren bei der Oberösterreichischen Landesregierung zu erteilen (bzw. die Voraussetzungen dafür zu prüfen) sein. Dies betrifft insbesondere die materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes, aber auch alle anderen in Frage kommenden Materien (etwa Naturschutz- und Straßenrecht).

Eine Ausführung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens und damit ein Eingriff in subjektiv öffentliche Rechte ist erst nach Durchführung des Detailgenehmigungsverfahrens und des teilkonzentrierten Verfahrens bei der Oberösterreichischen Landesregierung und unter Beachtung der dort vorgeschriebenen Nebenbestimmungen möglich.

Zu einzelnen kritisierten Nebenbestimmungen:

Wenn die BF behaupten, es sei aufgrund der in der Präambel der Nebenbestimmungen gewählten Formulierung "... wobei die Ausführung der vorgeschriebenen Leistung oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas anderes ergibt" (angefochtener Bescheid, S. 7 f.) nicht konkret erkennbar, welche Maßnahmen bzw. Vorgaben nach der Verkehrsfreigabe überhaupt noch einzuhalten seien und welche nicht, unterliegen sie einem grundlegenden Missverständnis. Die zitierte Formulierung im angefochtenen Bescheid kann nämlich nicht im Sinne von "bloß bis zur Verkehrsfreigabe und dann nicht mehr", sondern nur dahingehend interpretiert werden, dass die im angefochtenen Bescheid genannten Nebenbestimmungen spätestens im Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe erfüllt sein müssen, sofern nicht in einzelnen Nebenbestimmungen etwas anderes angeordnet wird. Daher ist für jede einzelne Nebenbestimmung eindeutig, ab wann sie einzuhalten ist. Das von den BF vermutete Defizit liegt nicht vor.

3.5.8.1 Allgemeine Vorschreibungen:

Die von den BF kritisierte allgemeine Vorschreibung A.) ("Der Baustellenverkehr hat,

wann immer dies möglich ist, über die bestehende Bahntrasse zu erfolgen") ist entsprechend dem in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltenen Baukonzept (Einlagezahl 03-03.01, S. 11) dahingehend zu interpretieren, dass der Baustellenverkehr innerhalb der Baustelle in Längsrichtung im Baufeld zu erfolgen hat. Eine entsprechende Anpassung der allgemeinen Vorschreibung A.) wurde vorgenommen.

Zur Kritik der BF an der allgemeinen Vorschreibung B.) ("Soweit der Baustellenverkehr und Massentransporte über Straßen und Wege erfolgen sollte, sind die konkreten Fahrtrouten im Zuge der Detailplanung auszuarbeiten und darzustellen. Sämtliche Fahrtrouten sind mit dem Straßenerhaltern und den Standortgemeinden abzustimmen") ist auf das in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltene Baukonzept (Einlagezahl 03-03.01) sowie die "Übersichtsdarstellung Bauverkehr im übergeordneten Straßennetz" (Einlagezahl 08-01.14) zu verweisen, wo die von den BF vermissten Angaben zum Baustellenverkehr und zu den Transportrouten dargestellt sind. Die Zufahrten zum Baufeld erfolgen über das öffentliche Straßennetz, die konkreten Zufahrten sind rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweiligen Straßenerhaltern abzustimmen.

Die allgemeine Vorschreibung C.) ("Die Verwendung von kraftstoffbetriebenen Maschinen beim Bau ist zu vermeiden, wenn nach dem Stand der Technik gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stehen") ist hinreichend klar. Wenn dem Stand der Technik entsprechende, strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stehen, sind diese einzusetzen. Andernfalls können auch kraftstoffbetriebene Maschinen verwendet werden. Die von den BF geforderte Festlegung, exakt welche Maschine an welchem Tag an welcher Stelle eingesetzt werden muss, wäre - nicht nur im Grundsatzgenehmigungsverfahren - deutlich überschießend und würde sowohl die Konsenswerberin als auch die belangte Behörde in unzulässiger Weise überfordern. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch die Auflage 47 im angefochtenen Bescheid ("... Für alle nicht elektrisch betriebenen Baumaschinen ist zu begründen, weshalb kraftstoffbetriebene Maschinen verwendet werden. ..."). Die von den BF aufgestellte Vermutung, wonach "wohl nie" strombetriebene Maschinen eingesetzt würden, "weil es immer irgendwelche Unterschiede gibt bzw. geben wird, schon allein was die Anschaffungs- und/oder Erhaltungskosten, aber auch die Lebensdauer bzw. die Leistungsfähigkeit udgl betrifft", ist nicht nachvollziehbar.

3.5.8.2 Zu den Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides betreffend die Bauphase:

3.5.8.2.1 Fachgebiet Abfallwirtschaft:

Der gerichtlich bestellte Sachverständige für Abfallwirtschaft hat sich mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung auseinandergesetzt (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 128 ff.). Wie sich aus den Ausführungen des Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der das Fachgebiet Abfallwirtschaft betreffenden Nebenbestimmungen nicht erforderlich. Unklarheiten bzw. Unsicherheiten betreffend den Inhalt dieser Nebenbestimmungen bestehen aus fachlicher Sicht nicht.

Wo in den Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides der Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 zitiert wird, ist den BF dahingehend Recht zu geben, dass der Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 schon im Zeitpunkt der Bescheiderlassung nicht mehr in Geltung war. Allerdings normiert § 16 Abs. 4 UVP-G 2000, dass dann, wenn zur Beurteilung der Umweltverträglichkeitserklärung Unterlagen zum Stand der Technik herangezogen werden, diese in der jeweils zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung bei der Behörde geltenden Fassung anzuwenden sind. Hinsichtlich des hier in Frage stehenden Bundes-Abfallwirtschaftsplanes ist zu beachten, dass manchen seiner Teile (etwa der Bestandsaufnahme von Abfallströmen und Abfallbehandlungsanlagen und der Beschreibung der daraus abgeleiteten konkreten Maßnahmen, Strategien und Programme) keine unmittelbare rechtsverbindliche Wirkung zukommt. Für bestimmte andere Bereiche (nämlich die technischen Vorgaben betreffend tierische Nebenprodukte, medizinische Abfälle, biogene Abfälle, anaeroben Behandlung, mechanisch-biologische Abfallbehandlung, thermische Abfallbehandlung, Handlungsgrundsätze für bestimmte Abfall- und Stoffströme sowie die Leitlinien zur grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen) wird im Bundes-Abfallwirtschaftsplan hingegen im Sinne eines "objektivierte generellen Gutachtens" der Stand der Technik beschrieben. Hinsichtlich dieser Teile kommt eine Anwendung des § 16 Abs. 4 UVP-G 2000 in Frage. Der Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 wurde erst im Jänner 2018, d.h. nach der mündlichen Verhandlung bei der belangten Behörde (diese hat vom 25.04.2017 bis 27.04.2017 stattgefunden), durch den Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2017 abgelöst. Die Heranziehung des Bundes-Abfallwirtschaftsplans 2011 war daher im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides nicht mehr korrekt (vgl. aber VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, wonach die teilweise unrichtige Zitierung einer angewendeten Gesetzesbestimmung, für sich allein betrachtet, den Bescheid noch nicht mit Rechtswidrigkeit belastet), ist aber nach der UVP-Novelle 2018 nicht mehr zu beanstanden. Allerdings ist zu beachten, dass der verfahrenseinleitende Antrag nur auf die Erteilung der Grundsatzgenehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 sowie auf die Erteilung der Trassengenehmigung gem § 3 Abs 2 HIG gerichtet war und es sich daher beim Detailgenehmigungsverfahren nicht mehr um das selbe Verfahren handelt. Da die Detailgenehmigungen nicht automatisch an ein Grundsatzgenehmigungsverfahren anschließen, bedarf es auch für die Einleitung des Detailgenehmigungsverfahrens eines Antrags (vgl Köhler/Schwarzer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz § 18 UVP-G 2000 Rz 13). Als maßgeblicher Zeitpunkt für die Anwendung des § 16 Abs. 4 UVP-G 2000 im Detailgenehmigungsverfahren kann folglich nicht mehr der Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im behördlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren herangezogen werden. Es ist daher im Detailgenehmigungsverfahren ohnehin die dann geltende Fassung der anzuwendenden Rechtsvorschriften und Regelwerke - freilich unter Beachtung allfälliger Übergangsbestimmungen - maßgeblich (zum diesbezüglich vergleichbaren Verhältnis von starkstromwegerechtlichem Vorprüfungsverfahren, Bewilligung von Vorarbeiten und Bewilligungsverfahren vgl. VwGH 23.09.2002, 2000/05/0127).

3.5.8.2.2 Fachgebiete Erschütterungen, Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie, Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Humanmedizin,

Lärmschutz, Boden und Agrarwesen, Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Erschütterungen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 131 ff.), Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 135 ff.), Humanmedizin (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 143 ff.), Lärmschutz (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 148), Boden und Agrarwesen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 149 f.), Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 171 ff.) sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 174 ff.) haben sich mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Bauphase auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen für die Bauphase nicht erforderlich. Unklarheiten bzw. Unsicherheiten betreffend den Inhalt dieser Nebenbestimmungen bestehen aus fachlicher Sicht nicht.

3.5.8.2.3 Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Ökologie einschließlich Gewässerökologie:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 138 ff.) und Ökologie einschließlich Gewässerökologie (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 151 ff.) haben sich aus fachlicher Sicht mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Bauphase auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen nur punktuell erforderlich.

So hat der Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser eine Präzisierung der Auflage 29 dahingehend vorgeschlagen, dass bei geringmächtiger Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten (< 2 m) der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dort zu befestigen ist, wo grundwassergefährdende Stoffe gelagert oder transportiert werden, was auch für Fahrbahnen auf den BE-Flächen gilt. Vorbehaltlich weiterer Behördenaufgaben sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage mit Absperrvorrichtung geführt werden können.

Außerdem hat der Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser eine zusätzliche Auflage 29a vorgeschlagen, wonach flüssige, grundwassergefährdende Bauhilfsstoffe in Auffangwannen zu lagern sind, die so dimensioniert sein müssen, dass sie den Inhalt des leeren Containers aufnehmen können.

Hinsichtlich der Auflage 36 hat der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie

einschließlich Grundwasser eine Ergänzung dahingehend vorgeschlagen, dass bei Einleitung der Wässer in eine Vorflut oder einen Kanal die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft über die allgemeine Begrenzung von Abwasseremissionen in Fließgewässer und öffentliche Kanalisation (AAEV) BGBl. Nr. 186/1996 einzuhalten sind.

Der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie hat hinsichtlich der Auflage 73 (f) vorgeschlagen, eine Präzisierung dahingehend vorzunehmen, dass dann, wenn eine Maßnahme nicht auf der im Fachbeitrag (und etwaigen zugehörigen Plänen) verzeichneten Maßnahmenfläche umgesetzt werden kann, sondern an anderer Stelle realisiert werden muss, im Maßnahmenkonzept darzustellen und den UVP-Behörden nachzuweisen ist, dass die geänderte Maßnahme zumindest eine gleichwertige naturschutzfachliche Aufwertung der Maßnahmenfläche wie durch die ursprüngliche Maßnahme vorgesehen, ermöglicht.

Hinsichtlich Auflage 73 (g) hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie vorgeschlagen, diese Auflage zu präzisieren und damit klarzustellen, dass hochwertige Tier- und Pflanzenlebensräume, die an das Bauvorhaben angrenzen, im Maßnahmenkonzept planlich zu verorten, von der Umweltbaubegleitung (UBB) vor Baubeginn sichtbar abzugrenzen und während der Bauphase vor Beeinträchtigungen jeglicher Art, insbesondere vor Befahren, Ablagerung und Verunreinigung, zu schützen sind.

Eine weitere Präzisierung hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie in Auflage 76 dahingehend vorgeschlagen, dass für die Begrünung auf standortgerechtes Saatgut regionaler Herkunft zurückzugreifen ist. Ist die Verfügbarkeit aus der Region begründet nicht gegeben, so ist auf die am nächsten liegende, geeignete Region zurückzugreifen. Pflanzen und Saatgut sind vor Baubeginn bei den Produzenten vorzubestellen, um deren Verfügbarkeit sicherzustellen. Bei der Begrünung von Trocken-, Mager-, Nasswiesen ist - sofern verfügbar - autochthones Saatgut zu verwenden (Rewisa zertifiziert oder gleichwertige Herkunftsgarantie). Jedenfalls ist die Entwicklung von mageren Standorten mit artenreichen, standortgerechten Samenmischungen anzustreben.

Außerdem hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie vorgeschlagen, Auflage 77 zu präzisieren und klarzustellen, dass fertiggestellte Teilbereiche nach Maßgabe des Bauablaufs umgehend zu rekultivieren sind und dabei insbesondere die ÖNORMen B2241 und L1210 und die Richtlinie für die sachgerechte Bodenrekultivierung des BMNT (nunmehr BMLRT) anzuwenden sind.

In Auflage 78 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie eine Präzisierung dahingehend vorgeschlagen, dass für die Bepflanzung und Begrünung eine Anwuchs- und Pflegephase mit einhergehender Kontrolle gemäß ÖNORM B2241 vorzusehen ist. Im Zuge der Detailplanung ist ein Pflegekonzept auszuarbeiten, den Genehmigungsbehörden auf Verlangen vorzulegen und der ausführenden Firma zu überbinden.

Hinsichtlich Auflage 81 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie folgenden Präzisierungsvorschlag gemacht: "Durch die Fällung

von Bäumen kommt es zum teilweisen Lebensraumverlust für Vogelarten. Zur Kompensation sind vor Baubeginn Vogelnistkästen im Umfeld des Vorhabens anzubringen. Art, Anzahl und Ort der Anbringung haben sich nach den festgestellten geschützten Arten im Vorhabensbereich (z.B. Tannenmeise und Schwarzspecht) zu richten und sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht freizugeben. Es ist darauf zu achten, dass geeignete Habitate, vor allem in Hinblick auf Nahrungsquellen, in unmittelbarer Nähe vorhanden sind."

Der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie hat vorgeschlagen, Auflage 84 dahingehend zu präzisieren, dass die Umweltbaubegleitung (UBB) dafür Sorge zu tragen hat, dass Amphibienwanderkorridore während der Wanderzeit der Tiere nicht ohne entsprechende Schutzmaßnahmen beansprucht werden. Die UBB ist auch für den Amphibienschutz auf der Baustelle verantwortlich. Bei Totfunden auf der Baustelle sind Amphibienwanderungen während der Bauphase mit der Verbringung von Amphibien mit geeigneten Maßnahmen z.B. mit Zaun-Kübel-Methode zu unterstützen.

Betreffend die Auflage 85 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie eine Präzisierung vorgeschlagen, wonach die für das Vorhaben in Bau- und Betriebsphase eingesetzten Leuchtkörper dem Stand der Technik, jedenfalls jedoch der ÖNORM O1052 zu entsprechen haben.

Für die Auflage 86 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie darauf hingewiesen, dass es entlang der Bahntrasse zur Beschattung durch Lärmschutzwände kommt, und eine Präzisierung dahingehend vorgeschlagen, dass dort, wo Sonnplätze poikilothermer (wechselwarmer) Tiere betroffen sind, Ersatzlebensräume (Stein- und Totholzhaufen) gemäß den Praxismerkbüchern Kleinstrukturen der Karch an geeigneten südexponierten Stellen im Maßnahmenkonzept vorzusehen sind. Art, Anzahl und Situierung sind von der Umweltbaubegleitung vorzuschlagen und von der Umweltbauaufsicht zur Umsetzung freizugeben.

Betreffend die Auflage 87 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie vorgeschlagen, die Erstellung eines umfassenden Beweissicherungs- und Monitoringprogramms für das wasserrechtliche Detailgenehmigungsverfahren vorzuschreiben. Dieses Beweissicherungs- und Monitoringprogramm ist von der UVP-Behörde zu genehmigen. Z.B. fallen in der Betriebsphase Bahnwässer an, die neben Unkrautbekämpfungsmitteln auch andere Stoffe wie Enteisungssubstanzen oder dergleichen enthalten können. Für das Monitoringprogramm sind daher - sofern erforderlich und zutreffend - gezielte Messungen in Hinblick auf die eingesetzten Substanzen in den Gewässern vorzusehen.

Für die Auflage 89 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie eine Präzisierung dahingehend vorgeschlagen, dass zum Schutz der Jungfische und des Fischlaiches die Arbeiten im benetzten Querschnitt entweder außerhalb der Hauptlaichzeiten der Hauptfischarten durchzuführen sind, oder es müssen auswirkungsmindernde Maßnahmen, wie beispielsweise vorherige

Abfischung des Fischbestands im betreffenden Gewässerabschnitt oder Besatz mit gewässertypischen Fischarten ergriffen werden, die vor ihrer Umsetzung von der Umweltbauaufsicht freizugeben sind.

Betreffend die Auflagen 91 und 96 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie klargestellt, dass diese Auflagen im Behördenverfahren aus einem "Maßnahmenset" entnommen wurden und eine Adaptierung für das gegenständliche Vorhaben nicht erfolgt ist. Der Sachverständige hat daher empfohlen, diese nicht benötigten Auflagen entfallen zu lassen.

Für die Auflage 93 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie eine Klarstellung dahingehend angeregt, dass für Arbeiten in und an Gewässern die Baufahrzeuge in einem sauberen Zustand zu sein haben. Eine allfällig notwendige Reinigung (optische Beurteilung durch die Umweltbaubegleitung ist ausreichend) von Fahrzeugen hat auf einer entsprechend gesicherten Baustellenfläche (z.B. Baustellen-Tankstelle, Reifenwaschanlage oder vergleichbar gesicherte Fläche) derart zu erfolgen, dass keine gewässergefährdenden Stoffe in Gewässer oder in das Erdreich gelangen können.

Betreffend die Auflage 97 hat der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie vorgeschlagen präzisierend klarzustellen, dass bei Rückbauten von Gewässerabschnitten die ursprünglichen Strukturen, sofern es sich um gewässerökologisch hochwertige Strukturen handelt, wiederherzustellen und nach Möglichkeit durch zusätzliche gewässertypische Strukturelemente weiter aufzuwerten sind.

All diesen Anregungen bzw. Vorschlägen der Sachverständigen wurde Folge getragen, wie im Spruch ersichtlich. Darüber hinaus bestehen aus fachlicher Sicht keine Unklarheiten bzw. Unsicherheiten und auch kein Änderungsbedarf betreffend den Inhalt der die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser sowie Ökologie einschließlich Gewässerökologie betreffenden Nebenbestimmungen für die Bauphase. Die von BF behauptete Unbestimmtheit der Nebenbestimmungen liegt nicht vor.

3.5.8.3 Zu den Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides betreffend die Betriebsphase:

3.5.8.3.1 Fachgebiete Abfallwirtschaft und Boden, Erschütterungen, Lärmschutz, Luftfahrt, Boden und Agrarwesen, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sowie Eisenbahnbetrieb:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Boden (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 177 f.), Erschütterungen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 178 f.), Lärmschutz (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 183 f.), Luftfahrt (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 184 f.), Boden und Agrarwesen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 185 f.), Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 187 f.) sowie Eisenbahnbetrieb (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 189) haben

sich mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Betriebsphase auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen für die Betriebsphase nicht erforderlich. Unklarheiten bzw. Unsicherheiten betreffend den Inhalt dieser Nebenbestimmungen bestehen aus fachlicher Sicht nicht.

3.5.8.3.2 Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Humanmedizin, Ökologie einschließlich Gewässerökologie, Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 179 ff.), Humanmedizin (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 181 ff.), Ökologie einschließlich Gewässerökologie (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 186), Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 188 f.), haben sich aus fachlicher Sicht mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Betriebsphase auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen nur punktuell erforderlich.

So hat der Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser unter Verweis auf seine bereits in der mündlichen Verhandlung der belangten Behörde vom 27.04.2017 abgegebenen Stellungnahme abermals klargestellt, dass die Auflage 117a ersatzlos gestrichen werden kann.

Der Sachverständige für Humanmedizin hat mit näherer Begründung darauf hingewiesen, dass Auflage 118 II. (Erhöhung der Lärmschutzwände LSW-3 und LSW-4) zu streichen wäre, da diese Auflage bereits in der Antragsänderung vom Juni 2018 berücksichtigt wurde. Dem von den BF1 und BF127 in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht gestellten Antrag, diese Erhöhung der Lärmschutzwände LSW-3 und LSW-4 entsprechend der im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgeschlagenen Auflagen 125 (a) bis 125 (c) vorzuschreiben, ist nicht zu folgen, weil einerseits die belangte Behörde diesem Antrag bereits im angefochtenen Bescheid (Auflage 118.II) entsprochen hat und andererseits das Ziel dieses Antrags durch die Antragsänderung vom Juni 2018 zum Projektbestandteil geworden ist. Bereits in den Gutachterlichen Aussagen zu den Änderungen (S. 155) stellt der Sachverständige für Lärmschutz klar, dass aufgrund der Antragsänderung vom Juni 2018 die gesamte Auflage 118 aus fachlicher Sicht nicht mehr erforderlich ist und daher zu entfallen hat.

Die im angefochtenen Bescheid enthaltene Auflage 120a betreffend die Ablöse eines Wohnhauses ist durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 zum Projektbestandteil geworden (Einlagezahl 10-01.02 "Zusammenfassung und Maßnahmenübersicht zu Projektänderung AE01", S. 37), sodass eine Aufrechterhaltung dieser Auflage rechtlich unzulässig wäre. Die Auflage 120a des angefochtenen Bescheides hat daher zu entfallen.

Der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie hat zur Auflage 136 auf seine Ausführungen zur Auflage 85 verwiesen und vorgeschlagen, Auflage 136 in gleicher Weise wie die Auflage 85 zu präzisieren.

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik hat einerseits auf die doppelte Vergabe der Auflagennummer 138 im angefochtenen Bescheid hingewiesen und diesbezüglich eine Ergänzung betreffend die Vorsorge für eine mögliche spätere Errichtung einer Haltestelle in Pasching vorgeschlagen (nunmehr enthalten in Auflage 140).

Den genannten Vorschlägen der Sachverständigen wurde im Spruch der gegenständlichen Entscheidung gefolgt.

3.5.8.4 Zu den Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides betreffend die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen:

3.5.8.4.1 Fachgebiete Abfallwirtschaft und Boden, Erschütterungen, Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung, Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie, Luft und Klima, Boden und Agrarwesen, Ökologie einschließlich Gewässerökologie, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Boden (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 190), Erschütterungen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 190 ff.), Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 193 ff.), Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 195), Luft und Klima (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 208 f.), Boden und Agrarwesen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 209), Ökologie einschließlich Gewässerökologie (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 209 ff.) sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 211) haben sich mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen für die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen nicht erforderlich. Unklarheiten bzw. Unsicherheiten betreffend den Inhalt dieser Nebenbestimmungen bestehen aus fachlicher Sicht nicht. Da die Nebenbestimmungen für den Fachmann verständlich und ausreichend bestimmt sind, sind sie auch aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

3.5.8.4.2 Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser, Humanmedizin:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 196 ff.) sowie Humanmedizin (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 206 ff.) haben sich aus fachlicher Sicht mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten

Nebenbestimmung betreffend die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen nur punktuell erforderlich.

So hat der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser vorgeschlagen, die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 12 um folgenden Satz zu erweitern: "Sofern bei den vom SV für Geologie und Hydrogeologie ergänzten Messstellen mit den quantitativen Messungen nicht bereits begonnen wurde, ist mit diesen mindestens ein Jahr vor den Erdbauarbeiten zu beginnen".

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser hat mit näherer Begründung vorgeschlagen, die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 22 durch folgenden präzisierenden Zusatz zu erweitern: "Sofern auch nach 5 Jahren keine Parameterüberschreitungen gem. Bestimmungen des Anhanges 9 "Überwachung von Pestiziden gemäß TWV und nichtrelevanter Metaboliten in Trinkwasser" des Österreichischen Lebensmittelbuchs - Codexkapitel / B 1 / Trinkwasser in der jeweils geltenden Fassung gegeben sind, sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Sollte jedoch eine Überschreitung eines Parameters festgestellt werden, ist von der Konsenswerberin die Behörde zu informieren, die über die weitere Messungen und / oder allfällige für A Maßnahmen zu entscheiden hat".

Betreffend die im angefochtenen Bescheid enthaltene Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 23 hat der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser vorgeschlagen, diese Nebenbestimmung dahingehend zu präzisieren, dass für Brunnen auf Grundstück Nr. . XXXX KG XXXX (quantitativ und qualitativ) ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen sind. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmitteln herrührt.

Hinsichtlich der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 24 wurde die Kritik der BF, wonach es sich bei dieser Nebenbestimmung nicht einmal um einen vollständigen Satz handle und auch eine konkrete normative Anordnung fehle, vom Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser aufgegriffen und vorgeschlagen, die Maßnahme neu (nämlich korrekt) zu formulieren wie folgt: "Der Brunnen auf GSt. XXXX KG XXXX ist in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen. Sofern dieser Brunnen baubedingt entfernt werden und ein Ersatzbrunnen hergestellt werden muss, ist dieser ebenfalls in das quantitative und qualitative hydrogeologische Beweissicherungs-/Monitoringprogramm aufzunehmen und sind die Messungen dort fortzusetzen."

Betreffend die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 25 wurde vom Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser

vorgeschlagen, diese Maßnahme präzisierend neu zu formulieren, sodass sie wie folgt lautet: "Brunnen P228 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Auch hinsichtlich der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 26 machte der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser einen Präzisierungsvorschlag, demzufolge diese Nebenbestimmung wie folgt zu lauten hat: "Brunnen P102 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Die Beweissicherungs- u. Kontrollmaßnahme 28 wurde vom Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser verbal überarbeitet und vorgeschlagen, sie wie folgt zu formulieren: "Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P129 oder P130 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist."

Für die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 29 schlug der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser folgende neue Formulierung vor: "Angesichts der hohen Sensibilität des Grundwasserkörpers und der Nutzung als Trinkwasserbrunnen und des Fehlens einer Anschlussmöglichkeit ist die Grundwassernutzung P223 oder 224 (quantitativ / qualitativ) in das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm aufzunehmen. Es obliegt der von der Konsenswerberin bestellten fachkundigen Person / Institution festzulegen, welche dieser beiden Messstellen auf Grund der Messmöglichkeiten für eine Probenahme / Abstichmessung besser geeignet ist."

Für die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 31 wurde vom Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser eine Präzisierung vorgeschlagen, aufgrund derer die Nebenbestimmung wie folgt zu lauten hat: "Brunnen P175 (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu

untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Schließlich schlug der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser vor, die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 32 dahingehend zu präzisieren, dass sie lautet: "Grundwassernutzung auf Grundstück . XXXX KG XXXX (quantitativ und qualitativ). Ergänzend zur Standarduntersuchung gem. TVO sind auch die Pestizide (gesamt) sowie die Wirkstoffe der von der Konsenswerberin eingesetzten Aufwuchsbekämpfungsmittel analytisch zu untersuchen. Im Falle einer chemischen Grundwasserbelastung durch Pestizide kann dann auch festgestellt werden, ob diese Inhaltsstoffe von den von der Konsenswerberin verwendeten Aufwuchsbekämpfungsmitteln oder anderen, in der Landwirtschaft verwendeten Unkrautbekämpfungs- oder Pflanzenschutzmittel herrührt."

Betreffend den Wohnbereich im Vierkanter der BF84 bis BF86 in Pasching wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin vorgeschlagen, folgende Auflage in das Erkenntnis aufzunehmen: "Auf Grund des Schutzes vor erheblichen Belästigungen ist der Konsenswerber verpflichtet 50% der Kosten des Einbaus eines Schalldämmlüfters in Schlaf- und Kinderzimmer zu übernehmen, wenn der zu erwartende mittlere Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrt 65 dB und mehr an der Fassade erreicht und wenn die ortsübliche Schalleinwirkung in den Nachtstunden keine Spitzenpegel über 65 dB aufweist (ausgewiesen als A-bewerteter mittlerer Spitzenpegel, LA,1, gemessen in 1/2-stündlichen Perioden). Der Einbau ist durch den jeweiligen Liegenschaftsbesitzer in Auftrag zu geben, der Einbau hat durch eine Fachfirma zu erfolgen, die Kosten sind im Detail aufzuschlüsseln und die Nutzung der Zimmer ist nachzuweisen. Kein Anspruch besteht, wenn die betroffenen Zimmer anderweitig ausreichend mit Frischluft in den Nachtstunden versorgt werden können." Dieser Vorschlag wurde in Auflage 126a umgesetzt - allerdings nicht nur für den Wohnbereich der genannten Familie, sondern für alle Nachbarn, auf die die genannten Voraussetzungen zutreffen. Ein entsprechender Auftragsvorschlag wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin bereits in seinen gutachterlichen Ausführungen zum Änderungsantrag vom Juni 2018 gemacht (Gutachterliche Aussagen zu den Änderungen, S. 90 f., 154 f.). Die Konsenswerberin sprach sich in einer aufgrund des Ediktes, mit welchem der Änderungsantrag und die dazu eingeholten Sachverständigengutachten kundgemacht wurden, eingebrachten Stellungnahme vom 13.02.2019, gestützt auf ein Sachverständigengutachten von Univ.-Prof. Dr. XXXX, gegen die Aufnahme der vom Sachverständigen für Humanmedizin vorgeschlagenen Auflagen HU neu 1 und HU neu 2 (Auflagen 126a und 126b des vorliegenden Erkenntnisses) in die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes aus. Begründet wurde dies von der Konsenswerberin damit, dass der relevante Messpunkt nach der SchIV außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters liege und daher nur bei Überschreitung der Pegelwerte der SchIV an der Fassade eines Wohngebäudes aus fachlicher Sicht Handlungsbedarf gegeben sei und Lärminderungsmaßnahmen zwingend erforderlich seien. Eine Beurteilung bei offenem bzw. gekipptem Fenster würde hingegen der Zielrichtung der

SchIV widersprechen, da dann faktisch nicht das von der SchIV geschützte Rauminnere, sondern im Ergebnis Freiflächen geschützt würden. Der Freiraumschutz sei jedoch auf die in der SchIV ausdrücklich angeführten Typen von Freiflächen (vgl. § 2 Abs. 5 SchIV: Erholungs-, Park- und Gartenanlagen) zu beschränken. Ein Recht auf Schlafen bei offenem oder gekipptem Fenster bestehe nicht, ein Schlafen bei geschlossenem Fenster sei aus humanmedizinischer Sicht unproblematisch. Es könne auch als notorisch vorausgesetzt werden, dass außerhalb der Hitzeperiode nur wenige Menschen bei geöffnetem oder gekipptem Fenster schlafen würden.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht zu bemerken, dass die Ansicht der Konsenswerberin, wonach sich der nach der SchIV maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet (§ 2 Abs. 5 SchIV) und ein Schallschutzfenster geschlossen sein muss, um seine Wirkung zu entfalten, zutrifft. Weiters ist der Konsenswerberin Recht zu geben, wenn sie die Ansicht vertritt, dass die vom Sachverständigen für Humanmedizin vorgeschlagenen zusätzlichen Auflagen HU neu 1 und HU neu 2 teilweise nicht mit den Vorgaben der SchIV begründet werden können. Allerdings gibt die SchIV nur einen Mindeststandard vor (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; 22.10.2012, 2010/03/0014; VfGH 13.12.2007, V 87/06), dessen Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Das ist dann erforderlich, wenn vom (humanmedizinischen) Sachverständigen nachvollziehbar und schlüssig niedrigere Werte vorgeschlagen werden (vgl. Berger in Altenburger/Raschauer, Aktueller Diskurs im Umweltrecht - Lärmrecht in Bewegung, Band 1, 15; VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035), was gegenständlich der Fall ist. Insbesondere hat der Sachverständige für Humanmedizin schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass eine Anwendung des in der SchIV vorgesehenen "Schienenbonus" im gegenständlichen Fall aus humanmedizinischer Sicht nur dann nicht zu beanstanden ist, wenn auch die mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrten je Zuggattung berücksichtigt werden. Dies ist durch die vom Sachverständigen vorgeschlagenen zusätzlichen Auflagen HU neu 1 bis HU neu 5 gewährleistet, die daher als neue Auflagen 126a bis 126e in das vorliegende Erkenntnis aufgenommen wurden. Dem Antrag der Konsenswerberin, die Auflagen HU neu 1 und HU neu 2 (126a und 126b) zu streichen, ist daher nicht zu folgen.

Der Vorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin, wonach die Konsenswerberin (nur) 50 % der Kosten des Einbaus eines Schalldämmlüfters zu übernehmen hat (und die restlichen 50 % von den betroffenen Nachbarn zu tragen sind), entspricht den Durchführungsbestimmungen zur SchIV, aus denen sich die gebräuchlichen Regeln für die Kostentragung ergeben (GZ. BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005, Punkt 6.2 "Abwicklung"). Dort ist vorgesehen, dass bei der Ermittlung der Kostenbeiträge analog zur Vorgangsweise bei der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken vorzugehen ist. Aus der Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandstrecken der Österreichischen Bundesbahnen (GZ. BMVIT-260.423/0002-II/SCH5/2005, Punkt 5.2.3 lit. c und Punkt 5.2.6) ergibt sich, dass bei der Ermittlung des Beitragsanteiles für Schalldämmlüfter von dem jährlich gemäß dem Großhandelspreisindex für Baumaterialien bzw. gemäß dem Baupreisindex für den Wohnhaus- und Siedlungsbau zu valorisierenden Richtwert in voller Höhe auszugehen ist und 50 % des Richtwertes für

Schalldämmlüfter gegen Vorlage der Rechnung nachträglich als Kostenbeitrag gewährt werden können. Da es sich jedoch bei der Frage der Kostentragung nicht um einen humanmedizinisch relevanten Aspekt handelt und die Art der Kostentragung auch keinen ersichtlichen Einfluss auf die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des Vorhabens hat, wurde der Vorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin betreffend die Tragung der Kosten des Einbaus von Schalldämmlüftern in Schlaf- und Kinderzimmern nicht in die Auflagen des gegenständlichen Erkenntnisses übernommen. Aus dem selben Grund wurde auch der in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht von mehreren BF gestellte Antrag, die Konsenswerberin zur Tragung der gesamten Kosten für den Einbau von Schalldämmlüftern zu verpflichten, nicht aufgegriffen.

Hinsichtlich der Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahme 34 wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin mit näherer Begründung empfohlen, diese Nebenbestimmung zu streichen. Dieser Empfehlung ist das Bundesverwaltungsgericht in der vorliegenden Entscheidung gefolgt.

3.5.8.5 Zu den Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides betreffend die Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren:

3.5.8.5.1 Fachgebiete Erschütterungen sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer:

Die gerichtlich bestellten Sachverständigen für Erschütterungen (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 212) sowie Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 214 f.) haben sich mit der Kritik der BF zu jeder einzelnen kritisierten Nebenbestimmung betreffend die Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen der Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen für die Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren nicht erforderlich. Unklarheiten bzw. Unsicherheiten betreffend den Inhalt dieser Nebenbestimmungen bestehen aus fachlicher Sicht nicht.

3.5.8.5.2 Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser:

Der gerichtlich bestellte Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 212 f.), hat sich aus fachlicher Sicht mit der Kritik der BF zu den einzelnen kritisierten Nebenbestimmungen betreffend die Vorgaben hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren auseinandergesetzt. Wie sich aus den Ausführungen des Sachverständigen ergibt, ist eine Anpassung bzw. Präzisierung der diese Fachgebiete betreffenden Nebenbestimmungen nur vereinzelt erforderlich.

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser hat vorgeschlagen, die Vorgabe 3 hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren zu ergänzen, sodass sie lautet: "Im Zuge der Detailplanung jener Objekte, bei denen eine Wasserhaltung erforderlich ist, sind jene Maßnahmen

im erforderlichen Detail zu beschreiben, die vor Einleitung in eine Vorflut, einen Kanal oder Versickerung zum qualitativen Schutz des Grundwassers erforderlich sind. Hierbei sind bei Versickerungen die Anforderungen an die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser heranzuziehen. Bei Einleitung der Wässer in eine Vorflut oder in einen Kanal sind die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft über die allgemeine Begrenzung von Abwasseremissionen in Fließgewässer und öffentliche Kanalisation (AAEV) BGBl. Nr. 186/1996 einzuhalten."

Die von den gerichtlich bestellten Sachverständigen aufgrund der Auseinandersetzung mit den Beschwerdevorbringen formulierten Vorschläge für Änderungen, Ergänzungen, Präzisierungen oder den Entfall von Nebenbestimmungen werden im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt. Die Vorschläge der Sachverständigen wurden mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung an die Verfahrensparteien übermittelt. Die BF sind diesen Vorschlägen nicht substantiiert entgegengetreten.

3.5.9 Zum Siedlungswesen und zur Raumstruktur sowie zur örtlichen Raumordnung:

Die BF3 brachte unter dem Titel "Siedlungswesen, Raumstruktur" vor, durch das Vorhaben werde in erheblicher Weise in die Raumstruktur eingegriffen, und die Unterbrechung bestehender Wirtschaftswege (mit erheblichen ungünstigen Auswirkungen für die Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Höfen und die landwirtschaftliche Bewirtschaftung), insbesondere des Wirtschaftsweges "Mitterweg", sei nicht berücksichtigt worden. Kritisiert wurde weiters, dass die diesbezüglichen Einwendungen im angefochtenen Bescheid (S. 160) auf die Detailplanung verwiesen worden seien.

Diesbezüglich ist darauf zu verweisen, dass gerade im Bereich der BF3 durch die vorgesehene Trassenverschwenkung eine deutliche Entlastung des Ortskernes von Pasching bewirkt wird und eine vergleichsweise geringe Anzahl von Nachbarn neu belastet wird (vgl. in diesem Zusammenhang § 24f Abs. 2 UVP-G 2000). In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde dieser Umstand durch den Bürgermeister der Gemeinde Pasching ausdrücklich begrüßt (vgl. Verhandlungsschrift, S. 20).

Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Fachplanungen des Bundes und örtlicher Raumordnung ist auf das verfassungsrechtliche Rücksichtnahmegebot bzw. Torpedierungsverbot (vgl. VfGH 14.10.1982, G34/81; 03.12.1984, G81/84, G82/84; 25.06.1999, G256/98; Raschauer, ÖZW 1988, 30 mwN) zu verweisen, an das nicht nur die Gesetzgeber, sondern auch die Organe der Vollziehung gebunden sind, die im Rahmen ihrer Planungen auf bereits bestehende Planungen Bedacht nehmen müssen und ein vermeidbares Unterlaufen legitimer Aufgabenwahrnehmungen der jeweils gegenbeteiligten Gebietskörperschaft zu vermeiden haben (vgl. VfGH 27.11.1997, B1148/95; B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁵ (2016) Rz 570 f.). Obwohl Fachplanungen des Bundes grundsätzlich Vorrang gegenüber Planungen der Länder und Gemeinden genießen (vgl. etwa VfGH 20.12.1999, 99/10/0204), wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung geltenden raumordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen von der Konsenswerberin

beachtet. Raumplanungen des Landes Oberösterreich oder der betroffenen Gemeinden, die bestehende Fachplanungen des Bundes negieren oder behindern, wären mit Verfassungswidrigkeit bedroht (vgl. dazu auch unten "Zur Flächenwidmung/Stadtentwicklung, zur örtlichen Raumordnung und zum Ortsbild"). Dem trägt auch das OÖ. Raumordnungsgesetz 1994 Rechnung (vgl. § 1 Abs. 4 OÖ. ROG: "Soweit Bestimmungen dieses Landesgesetzes den Zuständigkeitsbereich des Bundes berühren, sind sie so auszulegen, daß sich keine über die Zuständigkeit des Landes hinausgehende rechtliche Wirkung ergibt").

Hinsichtlich des von der BF3 kritisierten Verweises auf das Detailgenehmigungsverfahren ist darauf hinzuweisen, dass das Grundsatzgenehmigungsverfahren der Prüfung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens dient und Verweise auf nachfolgende Detailgenehmigungsverfahren diesem Verfahrenstyp daher immanent sind (vgl. § 24f Abs. 9 letzter Satz UVP-G 2000).

Konkret mit der Unterbrechung des Mitterweges haben sich die Sachverständigen im Behördenverfahren (Verhandlungsschrift, S. 108) und im Beschwerdeverfahren (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 103 f.) auseinandergesetzt und dabei festgestellt, dass die Errichtung einer Unterführung in diesem Bereich zwar bautechnisch möglich wäre, allerdings eine relativ unattraktive Verbindung darstellen würde, die im Vergleich zu den mit der Neugestaltung von Wegverbindungen auf Geländeniveau einhergehenden, generell als akzeptabel erscheinenden Umwegen unverhältnismäßig wäre. Vom Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik wurde daher, wie auch schon im Umweltverträglichkeitsgutachten, die Errichtung einer Unterführung im Bereich des Mitterweges nicht empfohlen, weil "eine andere Lösung mit Veränderung des Wegenetzes als generell besser geeignete Maßnahme" anzusehen sei. Vom Sachverständigen wurde auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass im Änderungsoperat AE01 (laufende Nummer PH-14) ein Wirtschaftsweg Nr. W34 berücksichtigt werde, welcher aus fachlicher Sicht als geeignete Veränderung des Wegenetzes anzusehen wäre. Da sohin der Mitterweg durch die neue Bahntrasse zwar unterbrochen wird, die Wegeverbindungen jedoch mit akzeptablen Mehrweglängen aufrechterhalten werden können, ergibt sich diesbezüglich kein Hindernis für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit. Es ist aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der durch die Unterbrechung des Mitterweges erforderlichen Ersatzlösung auf das Detailgenehmigungsverfahren verwiesen hat.

Wirtschaftliche Nachteile, die sich aus durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben bedingten Mehrweglängen ergeben, werden gegebenenfalls in die zivilrechtliche Entschädigungsberechnung einzufließen haben.

3.5.10 Zur Flächenwidmung/Stadtentwicklung, zur örtlichen Raumordnung und zum Ortsbild:

Die BF1 brachte in ihrer Beschwerde vor, bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit sei nicht nur auf die aktuelle Situation, sondern auch auf vorhersehbare künftige

Entwicklungen Bedacht zu nehmen. Leonding zeige eine "beispiellose Entwicklung", da die Siedlungsentwicklung dort besonders dynamisch sei. Im oberösterreichischen Landesraumordnungsprogramm sei Leonding zum großstädtisch geprägten Kernraum hinaufgestuft worden. Dies hätte die belangte Behörde in ihrem Bescheid berücksichtigen müssen. Auch durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen werde die "Zerschneidungswirkung" noch verstärkt. Die Schallschutzwände würden einen massiven Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild darstellen, was ein durchaus umweltrelevanter Projektfaktor sei. Die belangte Behörde sei im angefochtenen Bescheid zu Unrecht davon ausgegangen, dass die Ausgestaltung der Lärmschutzwände erst Gegenstand des Detailgenehmigungsverfahrens wäre.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht abermals zu bemerken, dass die zum Einreichungszeitpunkt geltenden raumordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Projekt und im Umweltverträglichkeitsgutachten berücksichtigt wurden.

Sofern der aktuelle Entwurf des örtlichen Entwicklungskonzepts der Stadtgemeinde Leonding nunmehr eine Ausführung der Westbahnstrecke in der von der Stadtgemeinde Leonding gewünschten Ausführung (Einhausung/Tieferlegung) vorsieht, ist darauf zu verweisen, dass das überwiegende öffentliche Interesse am viergleisigen Ausbau der Westbahn im gegenständlichen Abschnitt durch die BF nicht erschüttert wurde und der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Eisenbahn-Hochleistungsstreckenbauvorhaben grundsätzlich weder an örtliche Entwicklungskonzepte noch an Flächenwidmungspläne gebunden ist, sondern diese so gestaltet sein müssen, dass nicht in die Fachplanungskompetenzen des Bundes eingegriffen wird (VfGH 26.06.2018, G254/2017, V110/2017 ua). Gleichwohl wurden die damals geltenden Rahmenbedingungen bei der Planung des gegenständlichen Vorhabens berücksichtigt. Das Vorhaben ist den betroffenen Standortgemeinden bereits seit mehreren Jahren bekannt. Diesem bekannten Vorhaben widersprechende raumplanerische Festlegungen würden gegen das verfassungsrechtliche Torpedierungsverbot (vgl. Raschauer, ÖZW 1988, 30 mwN) verstoßen bzw. dem Berücksichtigungsgebot widersprechen, das dem Gesetzgeber der einen Gebietskörperschaft verbietet, die vom Gesetzgeber der anderen Gebietskörperschaft wahrgenommenen Interessen zu negieren und die gesetzlichen Regelungen der anderen Gebietskörperschaft zu unterlaufen. Eine landesgesetzliche Regelung, die diesen Grundsatz mißachtet und die Intention einer bundesgesetzlichen Regelung unterläuft, wäre mit Verfassungswidrigkeit belastet (vgl. VfGH 03.12.1984, G81/84, G82/84; 26.02.1996, B1867/94; 25.06.1999, G256/98). Dass das gegenständliche Vorhaben im Einklang mit den in den raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen (inkl. dem zum Zeitpunkt der Einreichung geltenden OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998, LGBl. 72/1998) steht, wurde durch den Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten schlüssig festgestellt (vgl. auch Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 37, wo der Sachverständige abermals bekräftigt hat, dass das eingereichte Projekt den Zielsetzungen des Landes und der Region entspricht und die Entwicklung nicht unmittelbar behindert wird). Dem sind die BF nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Zudem hat der Sachverständige für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten (Bd. 2, Seite 91) festgestellt: "Die Planung für das Vorhaben sieht vor, dass in der Gemeinde Leonding ein Ausbau der Bestandsstrecke zur HL-Trasse erfolgt, wobei der bestehende Trassenkorridor nicht verlassen wird. Die Ausbaumaßnahmen beschränken sich somit weitestgehend auf die bereits jetzt von der Bahn beanspruchten Flächen. Nur an einzelnen Streckenabschnitten werden kleinere Teilflächen in den Ausbau einbezogen, die derzeit noch nicht von der Bahn für den Bestand beansprucht werden. Mit dem Ausbau zur HL-Trasse werden auch alle bereits bestehenden Querungen / Überführungen etc. beibehalten, eine Veränderung der bestehenden städtebaulichen Rahmenbedingungen erfolgt nicht.

Aufgrund dieser Ausgangssituation kann in der Gemeinde Leonding nicht von einer Zerschneidung des Siedlungsraumes durch die neue Bahntrasse gesprochen werden - vielmehr weist die Bestandstrasse bereits eine historisch bedingte Funktion auf. Weder eine Tieflage und Einhausung ... noch eine andere (undenkbare) Trasse würden eine wesentliche Veränderung der Lage- und Transportbedingungen ergeben - bei gleichzeitig erheblich höheren Ausbau- und Folgekosten.

Zusätzlich ist zu beachten, dass vermutlich eine Tieflage mit Einhausung wesentliche negative Auswirkungen auf die in diesem Trassenraum bestehenden Anbindungen an andere Bahntrassen haben würde - erforderlich wären Umbaumaßnahmen, die weit in das bestehende Trassennetz in Richtung Hauptbahnhof Linz reichen würden (Lageanpassung, Anbindung an die Linzer Lokalbahn / LILLO, Anpassung an die ÖBB-Trasse Linz-Selzthal) und auch erhebliche Umbaumaßnahmen bei den angrenzenden Straßen erfordern würden".

Die BF3 brachte in ihrer Beschwerde vor, durch die Trassenverschwenkung werde zwar das Zentrum von Pasching von Schienenverkehrslärm entlastet, doch würden in einer nicht ausreichenden Entfernung bzw. ohne ausreichenden Schallschutz bestehende Wohnobjekte durch die neue Trassenführung in unzulässiger Weise durch Lärm beeinträchtigt und auch die weitere Siedlungsentwicklung von Pasching erheblich eingeschränkt. Die bestehenden Planungen der Gemeinde seien nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Die BF3 habe bereits in ihren Einwendungen vom 02.04.2015 darauf hingewiesen, dass der seit 2001 rechtswirksame Flächenwidmungsplan Nr. 3 sowie das ebenfalls 2001 beschlossene örtliche Entwicklungskonzept Nr. 1 zwar im Jahr 2010 noch einmal als örtliches Entwicklungskonzept Nr. 2 beschlossen worden seien, aber die geplante Siedlungsentwicklung der Gemeinde Pasching nicht mehr abbilden würden. Vielmehr sei mit Gemeinderatsbeschluss vom 26.06.2014 in der "räumlichen Entwicklungsstrategie Pasching 2030" ein zentraler Orientierungsrahmen der langfristigen Gemeindeentwicklung definiert worden; die entsprechenden Strategieunterlagen seien der Projektwerberin seit August 2013 bekannt. Diesen geänderten Vorgaben werde die Einreichung nicht gerecht. Nach der Judikatur des VwGH sei zwar grundsätzlich auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Entscheidung abzustellen, doch müssten, wenn entsprechende Anhaltspunkte vorliegen, auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigt werden. Der angefochtene

Bescheid gehe nicht auf die absehbare Entwicklung in Pasching ein.

Dazu ist abermals festzuhalten, dass die im Einreichungszeitpunkt geltenden raumordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Projekt berücksichtigt sind. Das Strategiepapier "Räumliche Entwicklungsstrategie Pasching 2030" wurde nach Angaben der Konsenswerberin ebenfalls in den Orientierungsrahmen zur langfristigen Entwicklung der Gemeinde einbezogen (vgl. dazu den Fachbeitrag des Sachverständigen für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1-3, S. 532: "Pasching: Das Örtliche Entwicklungskonzept ist als veraltet zu bezeichnen, da in diesem noch darauf verwiesen wird, dass im Süden der bestehenden Westbahntrasse keine Neuwidmung von Bauland erfolgen darf. Die Gemeinde hat jedoch im Juni 2014 eine "Räumliche Entwicklungsstrategie Pasching 2030" entwickelt und vorgelegt, in der vor allem die Entwicklungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der jetzt geplanten neuen HL-Trasse behandelt werden und v.a. in deren Nahebereich Betriebsgebiete aufweist").

In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass der Bürgermeister der Gemeinde Pasching in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich erklärt hat, dass die Gemeinde Pasching die vorgesehene Trassenverschwenkung und die sich daraus für die Gemeinde ergebenden Möglichkeiten begrüßt (vgl. Verhandlungsschrift, S. 20: "Die Gemeinde Pasching steht für diese Verschwenkung oder ist positiv für diese"); kritisiert wurde bei dieser Gelegenheit lediglich, dass die bestehende Haltestelle Pasching aufgelassen und nicht durch eine neue Haltestelle Pasching ersetzt werden soll.

Hinsichtlich der insbesondere von der BF1 thematisierten optischen Barrierewirkung der vorgesehenen Lärmschutzwände hat der Sachverständige nachvollziehbar auf die Möglichkeit, durch Farbgebung, Bepflanzungen, Begrünungen und dergleichen die optische Wucht der Lärmschutzwand und damit die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu mindern, hingewiesen. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der Schutz der Menschen vor unzulässiger Lärmbelastung Vorrang vor Fragen des Orts- oder Landschaftsbildes hat und daher eine Reduktion der vorgesehenen Lärmschutzwände nur möglich wäre, wenn gleichzeitig eine deutliche Ausweitung des passiven Lärmschutzes vorgenommen würde. Dem steht freilich § 5 Abs. 3 SchIV (Vorrang für bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen) entgegen. Hinsichtlich der konkreten Gestaltung der in ihrer Dimensionierung bereits festgelegten Lärmschutzwände verweist der angefochtene Bescheid (S. 160) zu Recht auf die Detailgenehmigung und die Detailplanung, in welcher, worauf der Sachverständige für Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten (Umweltverträglichkeitsgutachten Fragenbereich 4 [Bd. 2], S. 83) zutreffend hingewiesen hat, die relevanten Themen zwischen Konsenswerberin und Gemeinden anzusprechen und einvernehmlich festzulegen sein werden.

3.5.11 Zur behaupteten unzureichenden Begrenzung der zulässigen Schallpegel:

Hinsichtlich des Fachbereiches Humanmedizin ergibt sich aus § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 Folgendes: Auch bei Eisenbahnbauvorhaben gilt grundsätzlich ein

Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn gemäß § 77 Abs. 2 GewO 1994. Nach der Judikatur zu den entsprechenden Bestimmungen des gewerberechtl. Betriebsanlagenrechts ist dieser Schutz auf jedem Punkt des Grundstückes, auf dem Berechtigung zu gewöhnlichem Aufenthalt besteht, auch im Freien und auch in der Nacht, zu gewähren. Passive, also objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich nicht zulässig. Bestehen aber für den betroffenen Vorhabenstyp (z.B. Straße, Bahn, Starkstromweg, Flughafen) besondere Immissionsschutzvorschriften, so wird angenommen, dass diese den Schutz vor Gesundheitsgefahren ebenso wie vor unzumutbarer Belästigung sicherstellen, und der Schutz der Gesundheit und des Eigentums ebenso wie der Schutz vor unzumutbarer Belästigung gilt als gewährleistet, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Als Immissionsschutzvorschriften gelten durch allgemein verbindliche Rechtsvorschrift, also Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten (vgl. zu allem schon BVwG 26.11.2014, W102 2000176-1, Götzendorf Spange).

Die oben wiedergegebene SchIV stellt eine derartige "besondere Immissionsschutzvorschrift" dar. Sie legt Grenzwerte für betriebs- und baubedingte Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957 fest. Die belangte Behörde hatte sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch das Eisenbahnvorhaben gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren (vgl. VfGH 13.12.2007, V87/06, noch zu der mit § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 idGF hinsichtlich der Belästigung der Nachbarn inhaltsgleichen Bestimmung des § 24h Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004).

Der Sachverständige für Lärmschutz hält im UVP-Gutachten und auch im Beschwerdeverfahren hinsichtlich des Schienenlärms fest, dass bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und im Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten werden.

Hinsichtlich der Vorgaben des § 2 Abs 5 SchIV wurde seitens des lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Darstellung der relevanten Immissionspunkte (bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters; bei Freiflächen [Erholungs-, Park- und Gartenanlagen], die vor Lärm zu schützen sind, 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle) korrekt erfolgt ist. Auch der Sachverständige für Raumplanung hat bestätigt, dass alle jene Freiflächen mit einem erhöhten Schutzbedürfnis (z.B. Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen, Kinderspielplätze) dargestellt wurden, die eventuell von Schienenlärmemissionen betroffen sein könnten.

Vom Sachverständigen für Lärmschutz wird auch bestätigt, dass im Vorhaben die für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz relevanten Immissionspunkte nach

dem Stand der Technik im Sinne des § 2 Abs 5 SchIV identifiziert wurden. Die im Projekt ausgewählten Messpunkte stellen demnach grundsätzlich keine maßgebenden Immissionspunkte im Sinne des § 2 Abs. 5 der SchIV dar, sondern dienen für den Ist-Bestand der Plausibilitätsprüfung des schalltechnischen Berechnungsmodells. Die numerischen Immissionsergebnisse an einigen Referenzpunkten können jedoch für Objekte herangezogen werden, wenn sie für projektlärmexponierte Lagen der Objekte repräsentativ sind.

Auch der Sachverständige für Humanmedizin hat schlüssig bestätigt, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten und im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht keine Gesundheitsgefährdungen oder erheblichen Belästigungen durch Schienenlärm zu erwarten sind. Der Sachverständige hat dabei auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035) Rechnung getragen, wonach die Grenzwerte der SchIV einen Mindeststandard darstellen, dessen Unterschreitung (Übererfüllung) im Einzelfall geboten sein kann. Derartige über den Mindeststandard der SchIV hinausgehende Maßnahmen wurden im Zuge der humanmedizinischen Beurteilung vorgeschlagen und in den Nebenbestimmungen vorgesehen. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die SchIV, ihrem Geltungsbereich (§ 1 Abs. 1 SchIV: "... Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) ...") entsprechend, nur hinsichtlich des Schienenlärms, nicht aber für andere Lärmarten (z.B. Baulärm) anzuwenden ist.

Unterschreitungen der in der SchIV vorgesehenen Grenzwerte sind dann erforderlich, wenn vom (humanmedizinischen) Sachverständigen nachvollziehbar und schlüssig niedrigere Werte vorgeschlagen werden. Ansonsten ist eine durch die Behörde auferlegte Verpflichtung zur Unterschreitung von gesetzlich festgelegten oder verordneten Grenzwerten prinzipiell nicht möglich (vgl. Berger in Altenburger/Raschauer, Aktueller Diskurs im Umweltrecht - Lärmrecht in Bewegung, Band 1, 15). Der Gesetzgeber bringt damit zum Ausdruck, dass ein Vorhaben bei Einhaltung der Grenzwerte genehmigungsfähig ist und sohin (bei Erfüllung auch aller anderen Genehmigungserfordernisse) ein Rechtsanspruch auf Erteilung der beantragten Genehmigung besteht. Strengere als die gesetzlich festgelegten oder verordneten Grenzwerte können daher nur dann vorgesehen werden, wenn dies von einem (anderen) Genehmigungstatbestand (als jenem, der die Einhaltung des Grenzwerts vorschreibt) gedeckt ist (Berger in Altenburger/Raschauer, Umweltrecht, § 17 UVP-G Rz 23).

Wenn die BF1 und die BF127 in ihren gleichlautenden Beschwerden sowie die BF2 und die BF3 vorbringen, durch den viergleisigen Ausbau würden sich die zulässigen und möglichen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhen, was zu zusätzlicher, unzulässiger Lärmentwicklung führen werde, und die belangte Behörde sei nicht ausreichend auf die Bauphase eingegangen und habe verschiedene von der BF1 geforderte Auflagen nicht berücksichtigt, ist aus rechtlicher Sicht festzuhalten, dass sich bereits aus dem schlüssigen, durch die BF nicht widerlegten Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt, dass es zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen durch Lärm kommt. Die erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wurden auf Grundlage des Betriebsprogramms 2025+

(Prognose) dimensioniert, wobei alle relevanten Zugtypen berücksichtigt wurden. Der von der BF1 und der BF127 als Sachverständiger herangezogene Dipl.-Ing. XXXX ist dem und auch den gutachterlichen Äußerungen des Sachverständigen für Humanmedizin nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, da er - wie bereits oben ausgeführt - kein Sachverständiger für Lärmschutz bzw. Humanmedizin ist, und konnte das in den Bereichen Lärmschutz und Humanmedizin vollständige, schlüssige Umweltverträglichkeitsgutachten nicht widerlegen. Die von Beschwerdeführern (BF1, BF2, BF3, BF127) zitierte Publikation "Pro Rheintal, Schallschutz im Schienenverkehr - Stand des Wissens und der Technik", wo ausgeführt werde, dass die Wirkungen von Bahnlärm wesentlich unterschätzt würden, wurde im Behördenverfahren nicht vorgebracht und im Beschwerdeverfahren zwar genannt, aber nicht vorgelegt. Im Übrigen ist diese im Internet (<https://www.pro-rheintal.de>) auffindbare Publikation nicht wissenschaftlich, sodass darauf auch nicht näher einzugehen ist. (Aus dem Prolog dieser Publikation: "Die Hegemonie des Hörens, des Zuhörens, des Gehörens, des Hörigseins: Eingebettet in permanente Beschallung verbringen wir unser Leben fremdbestimmt. Schall ist Gestank für die Ohren, der unsere Gedanken, unser Bewusstsein tötet. Sie brüllen uns an die nächtlichen Waggonen, um uns mit wachrüttelndem Lärm zu zerstören. Wir müssen uns wehren! Hören heißt Leben: Die Dreidimensionalität des Hörens hält unseren Körper in Balance. Unsere Emotion ist maßgeblich akustisch gesteuert. Wenn man uns anbrüllt, weinen wir. Beim Summen der Mutter schlafen wir ein. Wir erleben den Himmel auf Erden in der Musik und den zärtlichen Worten. Wir erleben die Hölle auf Erden im Bahnlärm, der in unser Haus, unser Leben, unser Ohr und unser tiefstes Inneres eindringt. Wir müssen uns wehren!").

Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 nach "bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften", zu denen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Der Sachverständige für Lärmschutz hat sich daher zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. An diesem Ergebnis vermögen auch die Forderungen des Sachverständigen für Humanmedizin nach über den Mindeststandard der SchIV hinausgehenden lärmschutztechnischen Maßnahmen nichts zu ändern. Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden (vgl. VfGH 13.12.2007, V87/06).

Das Vorbringen der BF1, der BF127 und der BF2, wonach die Situierung und Höhe der Lärmschutzwände nicht nachvollziehbar und jedenfalls nicht geeignet seien, einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten, steht im Widerspruch zum Akteninhalt. Die Planung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist nämlich den Einreichunterlagen zu entnehmen (Details zu den Lärmschutzwänden können der Einlagezahl 04-01.01 - Technischer Bericht bzw. den Ergebnis- und Maßnahmenplänen, Einlagen 04-01.02 und 04-01.03 entnommen werden; nähere Präzisierungen erfolgten im Änderungsantrag vom Juni 2018, Einlagezahl 10-01.04, S. 16 f). Wie sich aus den eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, sind die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichend, um den aus humanmedizinischer Sicht erforderlichen Lärmschutz sicherzustellen. Da darüber

hinausgehende Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich sind, trifft die Ansicht der BF1 und BF127, wonach die Projektunterlagen diesbezüglich unvollständig seien, nicht zu. Unabhängig davon können nachträgliche, zusätzliche Erhöhungen der Lärmschutzwände (über die Vorgaben der UVP hinaus) im Einzelfall sowie deren konkrete Ausgestaltung im Detailgenehmigungsverfahren (unter Beachtung der Ergebnisse der UVP bzw. im Sinne einer Änderung gemäß § 24g UVP-G 2000) festgelegt werden. Bemerkenswert ist, dass die BF1 und die BF127 einerseits die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) als unzureichend kritisieren und daher deutlich mehr und höhere Lärmschutzwände fordern, sich andererseits aber aus optischen Gründen und aufgrund der von den BF behaupteten, vom Sachverständigen aber nicht bestätigten "Zerschneidungswirkung" sogar schon gegen die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände aussprechen.

Wenn Beschwerden weiters darauf verweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung zur "Dritten Piste" (BVwG 23.03.2018, W109 2000179-1/350E) als maßgebliche energieequivalente Dauerschallpegel zur Tageszeit 60 dB(A) und zur Nachtzeit 50 dB(A) festgelegt habe, ist darauf zu verweisen, dass Schienenlärm, wie sich aus den gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin ergibt, mit anderen Lärmarten wie z.B. Fluglärm nicht ohne weiteres vergleichbar ist und dass Entscheidungen von Senaten des Bundesverwaltungsgerichtes schon grundsätzlich keine über den konkreten Fall hinausgehenden Wirkungen entfalten. Insbesondere sind sie - entgegen der in den Beschwerden zum Ausdruck kommenden Ansicht - nicht geeignet, einen "Stand der Technik" zu definieren. Der Stand der Technik ist sowohl im Behördenverfahren als auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht festzulegen, sondern anzuwenden. Wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für Lärmschutz mit umfangreicher Begründung festgestellt hat, entspricht die SchIV (einschließlich des "Schienenbonus") dem Stand der Technik. Der Anwendung des "Schienenbonus" im konkreten Fall begegnen auch aus (ebenfalls umfangreich begründeter) Sicht des humanmedizinischen Sachverständigen bei - wie im gegenständlichen Fall - zusätzlicher Berücksichtigung der Spitzenpegel keine Bedenken. Die Vorgaben der SchIV werden durch das gegenständliche Vorhaben bei Beachtung der im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Nebenbestimmungen eingehalten. Die humanmedizinische Begutachtung sowohl im Behördenverfahren als auch im Beschwerdeverfahren beruhte allerdings nicht nur auf den Kriterien der SchIV, die vom energieäquivalenten Dauerschallpegel ausgeht (§ 2 Abs. 4 SchIV), sondern es wurden z.B. auch Spitzenpegel geprüft und mit den Kriterien verglichen, die sich aus einer umfangreichen wissenschaftlichen Studie (Neuberger/Lassnig 2014, Noise Annoyance Correction Factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht. Eine Studie der Verkehrslärmauswirkungen im Freien und vergleichsweise in Räumen bei gekippten und bei geschlossenen Fenstern, Unterschiede zwischen Schienenverkehrslärm und Straßenverkehrslärm, Umwelt & Technik 11: 35-51) ergeben und die sich bereits in vergleichbaren Fällen bewährt haben. Die in der genannten Studie vorgeschlagene Berücksichtigung von Spitzenpegeln "am Ohr des Schlafers" (durchaus kritisch dazu und generell zur Verwendung von Spitzenpegeln Kirisits/Kirisits/Lechner, Stand der Grundlagen und Modelle für die Beurteilung von Bahnlärm, ETR-

Eisenbahntechnische Rundschau, Juni 2015, Nr 6 S. 92: "... Eine Vielzahl von Ansätzen versuchte Parameter zur Beschreibung von Spitzenpegeln zu finden. Bisher gibt es aber keine allgemein anerkannte Methode und es liegen noch keine Dosis-Wirkungsbeziehungen mit der selben Wertigkeit als für die bisherigen Lärmindizes vor In Österreich herrscht darüber hinaus eine völlige Vermischung verschiedener schalltechnischer Größen und deren zugeordneten Grenzwerten vor. ... Messungen am Ohr des Schläfers sind vor allem bei Studien im Schlaflabor verwendet worden. Nach der EU Umgebungslärmrichtlinie sind aber Feldstudien für Belästigungsreaktionen heranzuziehen, und dazu wurden immer Lärmpegel vor der Fassade der betroffenen Gebäude verwendet. Die EU Kommission und die WHO haben eindeutig erkannt, dass die Angabe eines Innenpegels praktisch nicht realisierbar ist und haben sich daher eindeutig auf Fassadenpegel festgelegt. Die gegenwärtige entgegengesetzte Tendenz in Österreich ist völlig kontraproduktiv.") geht über den Mindeststandard der SchIV deutlich hinaus und wurde von den Sachverständigen vorgeschlagen, um zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Soweit BF vorbringen, dass höhere Mehrfamilienhäuser bei den Schallberechnungen nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, ist darauf zu verweisen, dass sämtliche Gebäude im Untersuchungsraum in den Berechnungen hinsichtlich ihrer Lage und Höhe und ihrer schalltechnischen Eigenschaften (reflektierend/abschirmend) berücksichtigt wurden. Zur Ermittlung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen wurde eine Gebäudelärmkartenberechnung durchgeführt, wobei die relevanten Immissionspunkte dem Stand der Technik entsprechend ermittelt wurden (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 1 bis 3, S. 519 ff., sowie Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 83 f.).

Wie in den Feststellungen dargelegt, wurde beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben ausreichend Schutz vor Lärmimmissionen durch bahnseitige Maßnahmen vorgesehen. Die Ergebnisse der durchgeführten Gebäudelärmkartenberechnungen (Dauerschallpegel, mittlerer Spitzenpegel der lautesten Zuggattung) zeigen, dass unter Berücksichtigung der geplanten aktiven (trassennahen) Lärmschutzmaßnahmen, mit Ausnahme nahegelegener oder exponiert gelegener Wohnobjekte, die Grenzwerte eingehalten werden können. An allen übrigen Gebäuden im Untersuchungsraum können im Allgemeinen die aus der Vorbelastung abgeleiteten Ziel- bzw. Grenzwerte gemäß SchIV bzw. jene für mittlere Spitzenpegel der lautesten Zuggattung eingehalten werden. Für jene Gebäude bzw. Gebäudeteile mit Wohnnutzung, an welchen dennoch eine Überschreitung der angestrebten Ziel- bzw. Grenzwerte zu erwarten ist, wurde objektseitiger Schallschutz vorgesehen. Hinsichtlich der Einhaltung der in § 5 Abs. 3 SchIV vorgegebenen Kostenrelation zwischen aktivem und passivem Lärmschutz ("Wenn die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen, sind grundsätzlich objektseitige Maßnahmen zu setzen") hat der Sachverständige für Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar ausgeführt, dass zwar keine detaillierten Kostenberechnungen im Einzelfall vorliegen, dass jedoch im Projekt grundsätzlich bahnseitiger Lärmschutz vorgesehen wurde und nur dort, wo dieser nicht ausreicht, die erforderlichen objektseitigen Schallschutzmaßnahmen gesetzt werden; die daher vorgesehenen

passiven Lärmschutzmaßnahmen betreffen demnach nur Obergeschosse von hohen Wohnobjekten im Nahbereich der Eisenbahntrasse und andere Objekte, bei denen von vornherein eindeutig erkennbar ist, dass die Kostenrelation des § 5 Abs. 3 SchIV deutlich überschritten würde (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 85). Durch die Antragsänderung vom Juni 2018 wurde das Verhältnis zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen noch weiter in Richtung aktiver (eisenbahnseitiger) Maßnahmen verschoben (vgl. Einlagezahl 10-01.02 "Zusammenfassung und Maßnahmenübersicht zu Projektänderung AE01": "Die Einhaltung der Grenzwerte gemäß SchIV kann auch im geänderten Vorhaben primär durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Ergänzend dazu werden an ca. 120 Objekten (statt an 170 Gebäuden im nach UVP genehmigten Vorhaben) objektseitige Maßnahmen zur Einhaltung der Grenz- und Zielwerte aus den Themenbereichen Schiene gemäß SchIV, mittlerer Spitzenpegel und Veränderung von Straßenverkehrsimmissionen, gesetzt").

Dass der in § 2 Abs. 4 SchIV vorgesehene Anpassungswert ("Schienenbonus") nach wie vor dem Stand der Technik entspricht, wurde durch den lärmtechnischen Sachverständigen ausdrücklich bestätigt und umfangreich begründet. Auch der Sachverständige für Humanmedizin hat in seinem Gutachten festgestellt, dass der "Schienenbonus" dann, wenn, wie im vorliegenden Fall, auch ein Spitzenpegelkriterium (ohne "Schienenbonus") berücksichtigt wird, auch aus dem Blickwinkel des Gesundheitsschutzes "jedenfalls als zulässig anzusehen" ist. Die Vorgaben der SchIV wurden, wie dargelegt, auf Vorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin deutlich übererfüllt. Inwiefern daher, wie die BF3 in ihrer Beschwerde behauptete, der angefochtene Bescheid der Entscheidung VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035 (Grenzwerte der SchIV als Mindeststandard) widersprechen soll, ist nicht erkennbar.

Abermals hinzuweisen ist darauf, dass die Vorgaben der SchIV nur für Bahnlärm, nicht aber für andere Lärmarten (z.B. Baulärm) anzuwenden sind, was bereits von den Sachverständigen und der belangten Behörde auch beachtet wurde. So wurde etwa die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen anhand des Maßstabs des § 77 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 beurteilt (vgl. dazu VwGH 18.01.2017, Zl. 2014/03/0035 zum Vorhaben "Umbau des Linzer Hauptbahnhofes").

Der von der BF1 und der BF127 in der mündlichen Verhandlung erhobenen Forderung, der lärmtechnischen (und darauf aufbauend der humanmedizinischen) Beurteilung die absoluten Maximalpegel zugrunde zu legen, wurde vom lärmtechnischen und vom humanmedizinischen Sachverständigen in schlüssiger Weise entgegnet, warum von ihnen in Entsprechung des Standes der Technik nicht die absoluten Spitzenpegel, sondern die mittleren Spitzenpegel für jede Zuggattung der Beurteilung zugrunde gelegt werden (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 93 f., 119 ff.; siehe auch Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 63 ff., sowie die Ausführungen der Sachverständigen für Erschütterungen und Lärmschutz, Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 118 f.). Dass für die Beurteilung nicht die absoluten Spitzenpegel, sondern die durchschnittlichen Spitzenpegel heranzuziehen sind, ergibt sich auch schon daraus, dass die SchIV von einer "Berechnung der Beurteilungspegel" ausgeht (§ 3 SchIV). In dieser Berechnung werden die

Spitzenpegel berücksichtigt. Im Übrigen würde die von den BF1 und BF127 gewünschte Maßgeblichkeit der absoluten Spitzenpegel ein lückenloses Dauermonitoring auf Bestandsdauer der Eisenbahnanlage bedingen, was offensichtlich nicht sachgerecht wäre. Die Heranziehung des mittleren Spitzenpegels entspricht, wie die Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin in der mündlichen Verhandlung ausführlich begründet haben, dem Stand der Technik und dem Stand der humanmedizinischen Wissenschaft. Daran ändert auch der Verweis der BF1 und BF127 auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 23.03.2018 betreffend "Dritte Piste", in der bei den Maximalpegeln der absolute Spitzenpegel und nicht der mittlere Spitzenpegel bei der Begrenzung der zulässigen Maximalpegel herangezogen worden sei (siehe oben), nichts. Im Verfahren wird auch der Stand der Technik nicht festgelegt, sondern angewendet; da die Heranziehung der mittleren Spitzenpegel diesem Kriterium entspricht, ist aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes kein Grund ersichtlich, andere Werte heranzuziehen. Die Methode, wie die mittleren Spitzenpegel ermittelt werden, wurde vom Sachverständigen für Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung auf Nachfrage nachvollziehbar erläutert (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 120).

Die von den BF1 und BF127 geforderte Gesamtlärmbeurteilung (unter Einbeziehung der Vorbelastung durch anderen Verkehrslärm) entspricht nicht dem Stand der Technik und wurde daher von den Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin nicht gefordert. Zu beachten ist insbesondere, dass eine Gesamtlärbetrachtung im geltenden Recht nicht angeordnet ist, sondern die jeweiligen Pegel in Hinblick auf das jeweilige Vorhaben (d.h. den Lärmemittenten) festgelegt sind.

Zutreffend ist die in den Beschwerden der BF1 (Punkt 3.3.4) und der BF127 vertretene Ansicht, wonach Monitoringmaßnahmen nicht geeignet sind, die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens herzustellen. In diesem Zusammenhang ist allerdings klarzustellen, dass die im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgesehenen Monitoringmaßnahmen nicht der Herstellung der Genehmigungsfähigkeit, sondern der Überprüfung der Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen dienen. Die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit ist auch ohne diese Monitoringmaßnahmen gegeben.

Soweit in Beschwerden vorgebracht wird, der Freiraumschutz sei nicht ausreichend berücksichtigt worden, ist darauf zu verweisen, dass ein Freiraumschutz nur dann zu gewährleisten ist, wenn keine besonderen Immissionsschutzvorschriften bestehen bzw. die anzuwendenden Immissionsschutzvorschriften einen Freiraumschutz ausdrücklich vorsehen (so schon US 30.10.2013, 4A/2010/14-182, Umfahrung Wieselburg; vgl. auch § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000). Nach der SchIV als der für durch Eisenbahnvorhaben verursachten Lärm maßgeblichen besonderen Immissionsschutzvorschrift wird primär der Innenraum geschützt; bei Gebäuden wurde der maßgebende Immissionspunkt 0,5 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters festgelegt. Ein Freiraumschutz ist nur für Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vorgesehen (§ 2 Abs. 5 SchIV). Ein darüber hinausgehender Freiraumschutz ist gesetzlich nicht angeordnet, die gegenteilige Ansicht der BF (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 124) widerspricht der Entscheidung

VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, in der der Verwaltungsgerichtshof klargestellt hat, dass die Behörde die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelastungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 anhand der Vorgaben der SchIV zu beurteilen hat. Zu beachten ist auch der in § 5 Abs. 3 SchIV vorgesehene Vorrang für den bahnseitigen Lärmschutz, durch den der Freiraum in der Regel hinreichend geschützt ist.

Eine Erhebung der nach der SchIV zu schützenden Freiflächen (öffentliche Erholungs-, Park- und Gartenanlagen sowie öffentliche Spielplätze) und schutzwürdiger Objekte (Krankenhäuser, Altenheime, Schulen und Kindergärten) wurde durchgeführt und dem Gutachten der Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin zugrundegelegt (Gutachterliche Aussagen zu den Änderungen, S. 76 ff.).

Zu verweisen ist weiters darauf, dass es auch der Verfassungsgerichtshof (VfGH 13.12.2007, V 87/06) für unbedenklich erachtete, die Zumutbarkeit der Lärmbelastung von Nachbarn bzw. die Gefährdung der Gesundheit von Menschen durch das Vorhaben (jedenfalls im Trassenverordnungsverfahren) am Maßstab der in der SchIV 1993 festgelegten Grenzwerte zu beurteilen. Gleichzeitig betonte der Verfassungsgerichtshof mehrfach, dass die Festlegung entsprechender konkreter Vorkehrungen bzw. Auflagen zum Lärmschutz in den Bereich des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens fällt, in dessen Rahmen insbesondere auch zu beurteilen sei, ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten seien.

Die in den Beschwerden vertretene Ansicht, wonach die zulässigen Schallpegel in der beschwerdegegenständlichen Grundsatzgenehmigung unzureichend begrenzt würden, trifft daher aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes nicht zu.

3.5.12 Zum Immissionsminimierungsgebot:

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G ist die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten. Dabei ist unter "Immission" jede Form einer Einwirkung zu verstehen, die von einem Vorhaben ausgeht und die die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 beeinträchtigen kann (VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033). Jedenfalls erfasst sind alle physischen Einwirkungen (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 17 UVP-G Rz 41). Allerdings ist aus dieser Vorgabe kein generelles, absolutes Schadstoffminimierungsgebot abzuleiten (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115 zu § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000); vielmehr gelten auf bestimmte Personen und Eingriffe beschränkte Immissionsbegrenzungsgebote (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 110), denen zufolge die Schadstoffbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist. Für die Vermeidung solcher Immissionen, durch die es zu Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen oder zu erheblichen Belastungen der Umwelt oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 kommt, besteht ein absolutes Immissionsminimierungsgebot (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0119; 24.6.2009, 2007/05/0096; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 114), das

keine Interessenabwägung und keine wirtschaftliche Zumutbarkeitsprüfung zulässt (Altenburger/Berger, UVP-G2, § 17 UVP-G Rz 31 mwH; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 17 UVP-G Rz 28). Wenn jedoch, wie im gegenständlichen Fall, das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und die in § 17 Abs. 2 lit. a bis c UVP-G 2000 genannten Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden (vgl. VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120, mwN.; diese zu § 17 Abs. 2 lit. a bis c UVP-G 2000 ergangene Rechtsprechung kann aufgrund des identen Wortlautes des § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 mit jenem des § 17 Abs. 2 Z 2 leg.cit. auch auf den dritten Abschnitt des UVP-G 2000 übertragen werden), dann kann mit der bloßen Behauptung, dass auch strengere Grenzwerte vorgeschrieben werden könnten, eine Rechtswidrigkeit des Bescheides nicht dargetan werden (VwGH 29.03.2006, 2004/04/0209; 06.07.2010, 2008/05/0115). Das Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, das im Übrigen der objektiven Umweltvorsorge und nicht dem Nachbarschutz dient (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 115 mwN), wurde im vorliegenden Fall nicht verletzt, da, wie sich aus den gutachterlichen Äußerungen der im Verfahren tätigen Sachverständigen ergibt, das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und der im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Nebenbestimmungen mit keiner Verletzung der relevanten Schutzgüter zu rechnen ist.

Bei der Vorschreibung zusätzlicher Maßnahmen gilt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, sodass die Vorschreibung möglicher (d.h. technisch machbarer) zusätzlicher Maßnahmen in einem vernünftigen Verhältnis zu der damit erreichbaren Verringerung der Belastung stehen muss (VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 116; Altenburger/Berger, UVP-G2, § 17 UVP-G Rz 29; Baumgartner/Petek, UVP-G 171; Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 17 UVP-G Rz 42 f; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 17 UVP-G Rz 22). Auch technisch machbare, verhältnismäßige Maßnahmen müssen nicht notwendigerweise vorgeschrieben werden; es ist ausreichend, dass es zu keiner Beeinträchtigung eines Schutzguts kommt und das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht (vgl. VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120, mwN.).

Dass das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und es zu keinen Beeinträchtigungen der UVP-Schutzgüter kommt, wurde durch die Sachverständigen bestätigt. Aus dem Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 ergibt sich daher im gegenständlichen Fall kein Hindernis für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit.

Soweit in den Beschwerden das eingesetzte Wagenmaterial thematisiert und gefordert wird, im Sinne des Nachbarschaftsschutzes ein Fahrverbot für "laute Züge" vorzusehen, ist darauf zu verweisen, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Schalltechnik (Einlagezahl 04-01.01, S. 112 ff.), Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen der Beurteilung zugrunde gelegt wurden. Da leiseres Wagenmaterial (das von den BF nun gefordert wird) vorerst unberücksichtigt blieb, ging die belangte Behörde von einer Worst-Case-Betrachtung aus, aus der sich dennoch nach den schlüssigen Ausführungen der Sachverständigengutachten keine

Hindernisse für die Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit ergeben. Sollten später - was bisher noch nicht geschehen ist - Vorschriften erlassen werden, die einen Einsatz von "lauten Zügen" unzulässig machen, dann würde das zu einer weiteren Verbesserung der auch schon bisher grundsätzlich umweltverträglichen Lärmsituation führen. Das von den BF behauptete diesbezügliche Defizit kann nicht erkannt werden.

Mit dem Wunsch der BF1 und BF127, die (zukünftig viergleisige) Westbahnstrecke im Bereich der Stadtgemeinde Leonding als "besonders überwachtes Gleis" (als solches wird in Deutschland eine Schallschutzmaßnahme mit einer besonderen Form der Überwachung und Pflege der Schienenfahrflächen klassifiziert. Die Maßnahme beruht auf der Erkenntnis, dass neben dem fahrzeugartabhängigen Zustand der Radlaufflächen vor allem der Fahrflächenzustand der Schienen eine entscheidende Rolle bei der Entstehung des Rollgeräusches spielt. Beim Einsatz dieser Maßnahme werden bestimmte Gleisabschnitte in regelmäßigen Abständen auf ihren akustischen Zustand hin überprüft und im Bedarfsfall mit einem besonderen Schleifverfahren geschliffen [akustisches Schleifen]. Die Maßnahme zielt darauf ab, dass auf solchen Gleisabschnitten stets ein überdurchschnittlich guter, d. h. glatter Fahrflächenzustand der Schienen vorhanden ist und das Rollgeräusch entsprechend gering auftritt. Die Schallemission des Schienenverkehrs wird somit schon an der Quelle seines Entstehens gemindert; vgl. Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Anlage 2 (zu § 4), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), dBGBI. I 2014 S. 2271 - 2313, Anmerkung 1 zu Punkt 4.5 "Schallminderungstechniken am Gleis") festzulegen, den Einsatz von lautem Wagenmaterial (Güterzüge ohne Komposit- oder LL-Bremssohlen [Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen]) zu verbieten und Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Güterverkehr vorzusehen, hat sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid (S. 125) auseinandergesetzt und zutreffend festgestellt, dass die gewünschten Maßnahmen nach den Kriterien der SchIV nicht begründet werden können. Auch sonst ist, solange die vorgesehenen Grenzwerte eingehalten werden, keine gesetzliche Grundlage ersichtlich, auf die derartige Maßnahmen gestützt werden könnten.

Wenn in Beschwerden hinsichtlich "Elektrosmog" (Belastung durch elektrische und magnetische Felder) die Anwendung der Schweizer Verordnung NISV (Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung) gefordert wird, welche für Eisenbahnen einen Anlagegrenzwert von 1 μT für den über 24 Stunden gemittelten Effektivwert der magnetischen Flussdichte vorsieht (NISV Z 54), ist dem entgegenzuhalten, dass die NISV in Österreich nicht anwendbar ist und der Wert von 1 μT nicht so absolut zu sehen ist, wie die BF dies darzustellen versuchen. Vielmehr ist ausdrücklich vorgesehen (NISV Z 55), dass die Behörde bei neuen Anlagen Ausnahmen bewilligt, wenn der Anlageninhaber nachweist, dass die Anlage mit einem Rückleiter möglichst nahe bei den Hinleitern ausgerüstet ist, welche die größten Ströme führen; und alle anderen Maßnahmen zur Begrenzung der magnetischen Flussdichte, wie die Errichtung an einem anderen Standort oder Abschirmungen, getroffen werden, die technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Bei alten Anlagen (NISV Z 56) reicht es hingegen aus, die Anlage mit einem Rückleiter auszurüsten, um eine behördliche Ausnahmebewilligung

zu erhalten.

Die in der NISV getroffene Regelung hinsichtlich neuer Anlagen wird im gegenständlichen Fall sogar übererfüllt, da - wie in Österreich üblich - in Entsprechung der "Grundsätze der umsichtigen Vermeidung von elektrischen und magnetischen Feldern" nicht nur ein, sondern sogar zwei Rückleiter und eine Optimierung der Lage der Hinleiter in Hinsicht auf eine möglichst starke Minderung der magnetischen Emissionen vorgesehen sind. Dadurch kann eine Reduktion der magnetischen Emissionen um ca. 20 % erreicht werden, während die in der NISV vorgesehene Lösung mit nur einem Rückleiter bloß eine Reduktion um ca. 8 % bewirkt (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 87). Wie der Sachverständige ausgeführt hat, würden weitere Reduktionsleiter das Feld nur noch in einem verhältnismäßig geringen Maß reduzieren. Mit dem aktuellen "Rückstromführungskonzept der ÖBB" wird nach Ansicht des Sachverständigen das optimale Feldminderungskonzept und der Grundsatz der umsichtigen Vermeidung von elektrischen und magnetischen Feldern umgesetzt.

Da alle einschlägigen, in Österreich anzuwendenden Grenzwerte mehr als deutlich unterschritten werden und die auftretenden elektrischen und magnetischen Felder durch technische Maßnahmen bestmöglich reduziert werden, entspricht das beschwerdegegenständliche Vorhaben auch diesbezüglich dem Immissionsminimierungsgebot.

3.5.13 Zur Sicherheitstechnik:

Zum Vorwurf der BF1, dass in den Einreichunterlagen keine ausreichenden Angaben zu Maßnahmen im Zusammenhang mit Rettungsmaßnahmen, Brandbekämpfung etc. enthalten seien und auch dem angefochtenen Bescheid nicht zu entnehmen sei, ob diese Aspekte im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren noch berücksichtigt werden, ist auszuführen, dass bereits im Einreichprojekt entsprechende Angaben enthalten sind (etwa Einlagezahl 03-04.10 "Risikoanalyse Grundwasserschutz bei außerbetrieblichen Ereignissen"; "Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument im Sinne §§ 4, 5 ASchG" sowie "Unterlage für spätere Arbeiten im Sinne des BauKG § 8"). Die konkrete Einsatzplanung kann allerdings erst bei der Erstellung der Unterlagen für die Inbetriebnahme erstellt werden und hat daher im Zuge des Betriebsbewilligungsverfahrens (Abnahmeverfahrens) zu erfolgen. Die entsprechenden Festlegungen dafür sind im eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren zu treffen. Diesbezüglich ist auf Spruchpunkt I.1.4 des angefochtenen Bescheides zu verweisen ("Die Detailgenehmigungen bleiben für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes vorbehalten."). Damit hat die belangte Behörde der Vorgabe des § 24f Abs. 9 dritter Satz UVP-G 2000 ("In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben") entsprochen.

Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf § 4 Abs. 1 Z 3 Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung - EisbBBV ("Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge

müssen so gebaut sein, dass ihr verkehrsbüblicher Betrieb niemanden schädigt oder vermeidbar gefährdet. Sie müssen insbesondere so gebaut sein, dass [...] die Entstehung und Ausbreitung von Bränden durch vorbeugende Maßnahmen erschwert werden und im Brandfall die Möglichkeit zur Rettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung besteht") und auf § 13 Abs. 4 Z 7 Eisenbahnverordnung 2003 - EisebVO 2003; letztere Bestimmung legt als Anforderungen an den verantwortlichen Betriebsleiter fest, dass dieser Grundkenntnisse über den Stand der technischen Entwicklung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens nachweisen muss, insbesondere Wissen über die wesentlichen Grundzüge u.a. der Unfallverhütung, des betrieblichen Brandschutzes und der vorbeugenden Brandschutzmaßnahmen.

Die sich aus den Brand- und Katastrophenplänen ergebenden sicherheitstechnischen Anlagen und Maßnahmen fallen unter die im zitierten Spruchpunkt I.1.4 des angefochtenen Bescheides genannte Ausstattung nach den materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahnrechtes. Da diese Vorgaben im eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigungsverfahren sowie im Abnahmeverfahren zwingend zu beachten sind und somit jedenfalls vor einer allfälligen Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens sichergestellt ist, dass die Einhaltung sämtlicher relevanten Sicherheitsvorschriften behördlich überprüft wird, kann das von der BF1 behauptete sicherheitstechnische Defizit nicht erkannt werden.

3.5.14 Zu den Auswirkungen auf das Eigentum der Beschwerdeführer:

Nachbarn können im UVP-Verfahren nur insoweit subjektive Rechte geltend machen, als sie durch das Vorhaben in den Schutzgütern Leben, Gesundheit, Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in ihrer Substanz und nicht bloß im Vermögen nachteilig beeinflusst werden (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; 06.07.2010, 2008/05/0115). Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes (VwGH 22.12.2003, 2003/10/0232), der Raumordnung und des Ortsbildes sind davon nicht umfasst.

Unter einer Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte ist nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswerts des Eigentums zu verstehen. Das UVP-G 2000 schützt das Eigentum eines Nachbarn somit nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich wird (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171; 27.01.2006, 2003/04/0130; 18.05.2005, 2004/04/0099; 19.12.2013, 2011/03/0160; Köhler/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 47). Da im gesamten Verfahren keine Anzeichen dafür zutage getreten sind, dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Beschwerdeführer von einer Substanzvernichtung oder von einer Verunmöglichung des bestimmungsgemäßen, widmungskonformen Gebrauches durch das Vorhaben bedroht wären, geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass UVP-rechtlich relevante Auswirkungen auf das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der BF nicht zu befürchten sind. Das gilt sowohl für die Liegenschaften privater Grundeigentümer als auch für die in der Beschwerde der BF1 (Punkt "3.6 Auswirkungen auf das Eigentum der Beschwerdeführerin" in der Beschwerde der BF1) angesprochenen, landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften EZ XXXX und XXXX in Leonding, hinsichtlich derer die BF1 im gegenständlichen Verfahren nicht Standortgemeinde, sondern Nachbarin ist. Allenfalls durch das Vorhaben

verursachte Wertminderungen werden im Rahmen der privatrechtlichen Entschädigungsermittlung zu berücksichtigen sein. Das gilt auch für Grundflächen, die für die Errichtung des neuen Rübenverladeplatzes benötigt werden. In welchem Ausmaß dafür eine Grundinanspruchnahme konkret notwendig ist, wird im nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren und, sofern eine privatrechtliche Einigung scheitern sollte, in einem allenfalls durchzuführenden Zwangsrechtsverfahren zu untersuchen sein. Daran, dass aufgrund der strengen, durch die Judikatur des Verfassungsgerichtshofs vorgegebenen Kriterien für Zwangsrechte nur im absolut notwendigen Ausmaß in das Eigentum eingegriffen werden darf, kann kein Zweifel bestehen.

Zu der von den BF10 bis BF126 vorgebrachten "Enteignungsmöglichkeit" in Folge der UVP-rechtlichen Grundsatzgenehmigung siehe oben ("Zur Enteignung und zum Gutachten von Univ.Prof. Dr. XXXX").

3.5.15 Zu den behaupteten Beeinträchtigungen während der Bauphase:

Die Umweltauswirkungen (auch während der Bauphase) sind in der Einreichung darzustellen und im Bescheid zu behandeln. Der angefochtene Bescheid (Spruchpunkt IV.I, S. 8 bis 25) enthält diesbezüglich zahlreiche Nebenbestimmungen. Soweit BF vorbringen, dass von der belangten Behörde nicht alle Auflagenvorschläge in den angefochtenen Bescheid übernommen worden seien, ist darauf hinzuweisen, dass eine Behörde nicht verpflichtet ist, ihr nicht erforderlich erscheinende Auflagenvorschläge von Verfahrensparteien oder Sachverständigen in den Bescheid aufzunehmen. Anträge (Einwendungen; zum Begriff vgl. VwGH 02.07.1998, 98/07/0042; 18.09.2002, 2001/07/0149), denen die Behörde nicht folgt, gelten gemäß § 59 Abs. 1 AVG als mit der Entscheidung über den Hauptantrag miterledigt. Die Behörde hat allerdings zu begründen, warum sie eine Einwendung nicht berücksichtigt (vgl. VwGH 23.02.1988, 88/05/0020; 23.02.2001, 2000/06/0123). Im angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde auf Grundlage der eingeholten Sachverständigengutachten ausführlich dargestellt, warum sie das gegenständliche Vorhaben für grundsätzlich genehmigungsfähig hält. Da die Sachverständigen im Behördenverfahren zu dem Ergebnis gekommen sind, dass sich aus den einzelnen Fachbereichen keine Genehmigungshindernisse ergeben, und diese Einschätzung durch die Sachverständigen im Beschwerdeverfahren in schlüssiger Weise bestätigt wurde, kann es nicht beanstandet werden, dass die belangte Behörde nicht jeden im Verfahren gemachten Auflagenvorschlag aufgegriffen hat. Hinsichtlich des Vorbringens in den Beschwerden der BF1 und der BF127, wonach die belangte Behörde zwar die Bauzeit für "erschütterungsrelevante Bauarbeiten" eingeschränkt habe, aber die von der BF1 geforderte Untersagung von lärmenden Bauarbeiten am Wochenende und in der Zeit von 19:00 Uhr bis 06:00 Uhr nicht vorgenommen habe, ist auf Auflage 13 des angefochtenen Bescheides zu verweisen, wonach Bautätigkeiten grundsätzlich nur untertags zulässig sind und Abweichungen davon unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer rechtzeitig der betroffenen Bevölkerung bekanntzugeben sind. Eine entsprechende Dokumentation wurde vorgeschrieben.

Dass sich die belangte Behörde auch mit den Auswirkungen des Vorhabens in der

Bauphase auseinandergesetzt hat, ergibt sich unter anderem aus der Begründung des angefochtenen Bescheides, wo ausgeführt wird: "Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder und Lichtimmissionen sowohl in den Bauphasen als auch in der Betriebsphase" (angefochtener Bescheid, S. 281).

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden im angefochtenen Bescheid berücksichtigt. Da die in der Bauphase auftretenden Auswirkungen des Vorhabens schon in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt wurden und die Sachverständigen das Vorhaben aus ihrem jeweiligen fachlichen Blickwinkel als umweltverträglich beurteilt haben, ist auch in der Bauphase von der Einhaltung des durch § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 geforderten hohen Schutzniveaus auszugehen.

3.5.16 Zur behaupteten Gefährdung des Grundwassers:

Die BF4 bis BF7 bringen vor, dass es im Bereich ihres Anwesens zu einer Gefährdung des Grundwassers kommen werde. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Feststellungen, wonach diese Befürchtungen der BF4 bis BF7, wie sich aus den unwiderlegten Äußerungen der Sachverständigen im Verfahren ergibt, nicht gerechtfertigt sind.

In Spruchpunkt I.1.4. des angefochtenen Bescheides wurde u.a. die Detailgenehmigung hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtes dem noch durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten. Sofern daher im Bereich der BF4 bis BF7 eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich sein sollte, wird diese im Zuge des Detailgenehmigungsverfahrens einzuholen sein.

3.5.17 Zur behaupteten Verletzung der BF in ihren subjektiven öffentlichen Rechten:

Die BF10 bis BF126 machen unspezifisch "fehlende Umweltverträglichkeit" und Verletzung in ihren "subjektiven öffentlichen Rechten" geltend und stützen sich dabei (abermals) auf die ihrer Ansicht nach unzulängliche Trassenauswahl sowie auf ein Gutachten von Dipl.-Ing. XXXX vom April 2018 (Beilage./11 zur Beschwerde der BF10 bis BF126). Damit sei "auf entsprechender fachlicher Ebene nochmals nachgewiesen", dass der angefochtene Bescheid evidentermaßen rechtswidrig sei. Inhaltlich konzentrieren sich die BF primär auf die ihrer Ansicht nach verfehlte Trassenwahl und darauf, dass ein viergleisiger Bestandsausbau im Bereich Pasching entscheidende Vorteile gegenüber der eingereichten Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching aufweise.

Dazu ist abermals festzuhalten, dass im UVP-Verfahren generell keine "echte Alternativenprüfung" gefordert ist und ein subjektiv öffentliches Recht auf eine bestimmte Trasse nicht besteht (siehe oben "3.5.3 Zur Variantenuntersuchung, zur Trassenwahl und zur Standortwahl für den Rübenverladeplatz"), den BF somit kein Recht auf Auswahl einer bestimmten Trasse zukommt. Diesbezüglich gehen daher die Ausführungen von Dipl.-Ing. XXXX ins Leere.

Die von der Konsenswerberin gewählte und zur grundsätzlichen Genehmigung eingereichte Trasse ist, wie die gerichtlich bestellten Sachverständigen für ihren jeweiligen Fachbereich übereinstimmend festgestellt haben, aus fachlicher Sicht umweltverträglich. Genehmigungshindernisse, die der beantragten Erteilung der grundsätzlichen Genehmigung entgegenstünden, sind nicht hervorgekommen.

Der von den BF10 bis BF126 herangezogene Gutachter Dipl.-Ing. XXXX ist allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für die Fachgebiete 06.01 Naturschutz, 06.05 Landschaftsgestaltung, Landschaftspflege, Landschaftsökologie, 06.70 Umweltschäden, Umweltverträglichkeit, Sanierung (Beschränkung auf: Umweltverträglichkeit) sowie 14.01 Raumplanung (Landes-, Stadt-, Ortsplanung). Soweit sich seine Ausführungen außerhalb dieser Fachgebiete bewegen, kann die behauptete "entsprechende fachliche Ebene" (Beschwerde der BF10 bis BF126, Punkt 4.4) nicht nachvollzogen werden.

Im Übrigen handelt es sich bei der Frage, ob die BF durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben in seiner eingereichten Form in ihren subjektiven öffentlichen Rechten verletzt werden, um eine Rechtsfrage, die von der Behörde bzw. vom Gericht zu beantworten ist und die nicht auf einen Sachverständigen abgeschoben werden kann.

3.5.18 Zur behaupteten Gefährdung und Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit:

Mit Blickrichtung auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 wurden die zu erwartenden Immissionen in der Umweltverträglichkeitserklärung, im Umweltverträglichkeitsgutachten sowie in den im Zuge des Beschwerdeverfahrens erstellten Gutachten prognostiziert und beurteilt. Die Gutachter sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass bei Einhaltung der im Projekt enthaltenen und im angefochtenen Bescheid sowie in der gegenständlichen Entscheidung zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen weder unzumutbare Belästigungen noch Gesundheitsgefährdungen eintreten werden. Das gilt sowohl für den viergleisigen Ausbau der Westbahn als auch für die Neuerrichtung und den zukünftigen Betrieb des Rübenverladeplatzes am vorgesehenen Standort.

Die zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Gerüche und Erschütterungen) auch durch die neue Rübenverladestation überschreiten, wie sich aus den Sachverständigengutachten ergibt, bei projekts- und konsensgemäßer Ausführung nicht das ortsübliche Ausmaß, sodass schon der humanmedizinische Sachverständige im Behördenverfahren festgestellt hat: "Projektbedingte Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen durch Lärm, Staub, Gerüche und Erschütterungen sind bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen oder in meinem Gutachten als zwingende Auflagen formulierten Maßnahmen für alle Wohnanrainer auszuschließen, auch in der Nähe der Rübenverladestation. Gesundheitsrelevante Schadstoffanreicherungen in Nahrungsketten sind durch die Rübenverladestation nicht zu erwarten." (vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten, Bd. 2, S. 195). Für das durch den Änderungsantrag von Juni 2018 abgeänderte Vorhaben kommt der humanmedizinische Sachverständige im Beschwerdeverfahren zu dem selben Ergebnis (vgl. "Gutachterliche Aussagen zu den Änderungen" vom

30.11.2018, S. 90).

Im Verfahren wurde von BF mehrfach geltend gemacht, die Anforderungen der SchIV stellen nur Mindeststandards dar, über die in ihrem Fall durch Festlegung strengerer Grenzwerte oder die Anwendung anderer Berechnungsmethoden hinausgegangen werden müsse. Dazu wurde einerseits geltend gemacht, dass es sich bei den durch den Lärm der neu zu errichtenden Trasse betroffenen Gebieten teilweise um besonders ruhige, bisher vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiete handle, die durch das Vorhaben einer markanten Verlärmung ausgesetzt seien. Andererseits wurde geltend gemacht, es bestehe die besondere Situation einer Vorbelastung durch Lärm, sodass der Einfluss des Gesamtlärms nach Verwirklichung des Vorhabens auf Gesundheit und Wohlbefinden der Betroffenen zu beurteilen sei.

Richtig ist, dass der Verwaltungsgerichtshof (etwa VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Linz Hbf. Westkopf) ausgesprochen hat, dass die Grenzwerte in besonderen Immissionsschutzvorschriften nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann.

Der Verordnungsgeber der SchIV hat sich dafür entschieden, bei der Beurteilung vorhabensbedingter Immissionserhöhungen aus Eisenbahnvorhaben nur Bahnverkehrslärm zu berücksichtigen, und zwar für die Berechnung der Zusatz- und der Gesamtbelastung. Dies ergibt sich aus § 5 Abs. 3 SchIV, wo auf Immissionserhöhungen aus dem Schienenverkehr bzw. auf "Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm" abgestellt wird. In Zusammenschau mit den in §§ 2 ff SchIV genannten Berechnungsgrundlagen, die nur auf Schienenverkehrslärm abstellen, hat dies zur Konsequenz, dass andere Lärmquellen keine Berücksichtigung finden.

Es ist zu betonen, dass Eisenbahnbauvorhaben niemals isoliert errichtet werden und daher immer auch andere Lärmquellen, der Schutz des Freiraums oder Kombinationswirkungen aus Lärm und Luftschadstoffen eine Rolle spielen. Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes hat dies der Verordnungsgeber innerhalb seines Gestaltungsspielraums mitberücksichtigt. Es liegt daher bei diesen Themenbereichen keine Besonderheit des Einzelfalls vor. Dies erfließt auch aus der Tatsache, dass der gerichtlich bestellte humanmedizinische Sachverständige unter Berücksichtigung der Beschwerdevorbringen keine anderen Grenzwerte vorgeschlagen, sondern die Grenzwerte der Verordnung einschließlich des "Schienenbonus" (§ 2 Abs. 4 SchIV) bei Berücksichtigung eines Spitzenpegelkriteriums als akzeptabel eingestuft hat. Es ist daher in diesem Verfahren von den Grenzwerten der SchIV auszugehen, weder bei den Berechnungsmethoden noch bei den Grenzwerten ist die Sicherung eines strengeren Schutzniveaus notwendig. Dem auf Berücksichtigung der Spitzenpegel gerichteten Vorschlag des Sachverständigen für Humanmedizin ist das Bundesverwaltungsgericht in der gegenständlichen Entscheidung gefolgt.

Auch hinsichtlich der Belastung durch elektrische und magnetische Felder ist die Beurteilung durch die im Beschwerdeverfahren beigezogenen Sachverständigen eindeutig:

Die in der OVE-Richtlinie R 23-1: 2017-04-01 "Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz - Teil 1: Begrenzung der Exposition von Personen der Allgemeinbevölkerung" für die hier relevante Frequenz von 16 2/3 Hz vorgesehenen Referenzwerte für die magnetische Flussdichte (1500 µT) und das elektrische Feld (20 kV/m) bei beruflicher Exposition sowie diejenigen für die Exposition der Allgemeinbevölkerung (300 µT und 5 kV/m) werden sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase eingehalten (vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 101: "Der Fachbeitrag "Elektromagnetische Felder" zielt auf das Schutzgut "Mensch" ab. Die Planung erfolgt so, dass im gegenständlichen Vorhaben, in Bereichen, die der Allgemeinbevölkerung zugänglich sind, die Referenzwerte für elektromagnetische Felder (Grenzen gemäß OVE-Richtlinie R23-1:2016) jedenfalls eingehalten werden. Es kann zusammenfassend für diesen Fachbereich festgestellt werden, dass hinsichtlich des Schutzes der Allgemeinbevölkerung vor elektromagnetischen Feldern keine relevanten Gefährdungen auftreten. Hinsichtlich des Schutzes vor elektromagnetischen Feldern bei beruflicher Exposition kann festgehalten werden, dass die Grenzen gemäß Verordnung Elektromagnetische Felder (VEMF) eingehalten werden und die Arbeitnehmer unterwiesen werden. Das Projekt entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft hinsichtlich der Einhaltung der Grenzen zum Schutz von Personen vor elektromagnetischen Feldern für Personen der Allgemeinbevölkerung bzw. bei beruflicher Exposition. Es ergeben sich somit auch unter Berücksichtigung der gegenständlichen Projektänderungen keine bis geringe verbleibende Auswirkungen hinsichtlich elektromagnetischer Felder ... Die Frage des Gerichts, ob eine Gesundheitsgefährdung für einen durchschnittlichen Menschen durch die Einwirkung von elektromagnetischen Felder, ausgehend vom gegenständlichen Projekt möglich ist, kann daher mit einem Nein beantwortet werden"). Auch hinsichtlich der von den BF4 bis BF7 in ihrer Beschwerde vorgebrachten Störung des Melatoninkreislaufs im menschlichen Körper durch "Elektrosmog" blieben die BF rein behauptend, ohne für diese Ansicht irgendwelche Belege vorzulegen. Der humanmedizinische SV hat sich auch mit diesem Einwand auseinandergesetzt und ist dabei in schlüssiger Form zu dem Ergebnis gekommen, dass die diesbezüglichen Befürchtungen der BF unbegründet sind (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 85 f.).

3.5.19 Zur Befangenheit/Ablehnung von Sachverständigen:

Ablehnung von Sachverständigen (insbes. Dipl.-Ing. XXXX), Antrag auf Bestellung von Sachverständigen, die nicht im Behördenverfahren tätig waren:

Die BF10 bis BF126 beantragten bereits in ihrer Beschwerde zum Beweis ihres gesamten Vorbringens, insbesondere dazu, dass das gegenständliche Vorhaben der Konsenswerberin nicht umweltverträglich sei und dieses außerdem die BF in ihren subjektiven öffentlichen Rechten verletze, die Einholung von Gutachten von Sachverständigen betreffend eine Vielzahl von Fachgebieten. Dieser Antrag wurde im Laufe des Verfahrens mehrmals wiederholt.

Ausdrücklich beantragt wurde in der Beschwerde der BF10 bis BF126 ferner, die Sachverständigen mit einer gutachterlichen Beurteilung dazu zu beauftragen, "dass

jene zu den jeweiligen Fachgebieten von der von der belangten Behörde beigezogenen amtlichen und nichtamtlichen Sachverständigen erstatteten Vorschläge für behördliche Vorschreibungen, dh Nebenbestimmungen und vor allem Auflagen, die dann von der belangten Behörde in Spruchteil IV.

"Nebenbestimmungen" des angefochtenen Bescheides übernommen worden sind, aus fachlicher Sicht nicht schlüssig, nicht nachvollziehbar und vor allem nicht vollstreckbar sind, dh dass sie dem Verpflichteten aus fachlicher Sicht die Grenzen seines zulässigen Tuns nicht jederzeit und aktuell erkennen lassen und sie damit verbunden (auch) nicht geeignet sind, aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten, dass das Vorhaben nicht zuletzt auch nach Maßgabe des einschlägigen Standes der Technik umweltverträglich ist, und dass es durch das Vorhaben auch zu keinen Verletzungen von subjektiven Rechten insbesondere jener, die die Beschwerdeführer geltend gemacht haben, kommt bzw. kommen kann", dass also die Nebenbestimmungen des angefochtenen Bescheides (Spruchteil IV.) aus fachlicher Sicht nicht schlüssig, nicht nachvollziehbar und vor allem nicht vollstreckbar seien und dass das eingereichte Vorhaben nicht umweltverträglich sei. Außerdem wurde beantragt, andere Sachverständige als die im zugrundeliegenden Behördenverfahren herangezogenen zu verwenden, da sie ansonsten ihre eigene Arbeit beurteilen müssten und geradezu zwangsläufig befangen wären.

Dazu ist festzuhalten, dass es Aufgabe der Sachverständigen ist, einen Sachverhalt zu erheben und unter Anwendung ihrer Sachkunde fachlich zu beurteilen. Es ist rechtlich nicht vorgesehen, Sachverständige mit der Beurteilung zu beauftragen, dass bestimmte Nebenbestimmungen aus fachlicher Sicht nicht schlüssig, nicht nachvollziehbar und vor allem nicht vollstreckbar sind und dass das eingereichte Vorhaben nicht umweltverträglich ist. Vielmehr sind Sachverständige (unabhängig davon, ob es sich bei ihnen um Amtssachverständige oder nicht amtliche Sachverständige handelt) bei der Gutachtenserstellung weisungsfrei, sodass es rechtswidrig wäre, ihnen, wie das von den Einschreitern beantragt wurde, bei der Beauftragung oder sonst im Zuge des Verfahrens ein bestimmtes Ergebnis vorzugeben. Die Behörde bzw. das Gericht hat die eingeholten Gutachten nur dahingehend zu überprüfen, ob die gestellten Fragen beantwortet wurden und die Gutachten schlüssig sind.

Dass die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Nebenbestimmungen - teilweise in durch das gegenständliche Erkenntnis modifizierter bzw. ergänzter Form - schlüssig und nachvollziehbar sind und dem Bescheidadressaten (der Konsenswerberin) eine hinreichend klare Handlungsanweisung geben, wurde durch die vom Bundesverwaltungsgericht beigezogenen Sachverständigen bestätigt. Die BF sind dem weder auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten noch konnten sie die Schlüssigkeit der gutachterlichen Äußerungen in Frage stellen.

Die Erstattung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen stellt eine Mitwirkung am Beweisverfahren (d.h. an der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlage), aber keine Mitwirkung an der Entscheidung dar. Nach der Judikatur ist es daher ausdrücklich zulässig, im gerichtlichen Beschwerdeverfahren die selben Sachverständigen einzusetzen, welche bereits im zugrundeliegenden

Behördenverfahren tätig waren (VwGH 13.04.2000, 99/07/0155; 15.11.2001, 2001/07/0146; 20.05.2010, 2009/07/0052; kritisch dazu Hengstschläger, RdU 2012, 95). Eine Rechtswidrigkeit kann allein darin nicht erblickt werden. Die Sachverständigen im Beschwerdeverfahren haben entgegen der Ansicht der BF10 bis BF126 auch nicht die Aufgabe, die Gutachten aus dem Behördenverfahren zu überprüfen, sondern sie haben das eingereichte Vorhaben auf seine Übereinstimmung mit dem Stand der Technik zu überprüfen, allfällige Defizite aufzuzeigen und Vorschläge zu machen, wie nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden werden können. Es ist auch - und auch hier irren die BF10 bis BF126 - keineswegs undenkbar, dass Sachverständige im Beschwerdeverfahren aufgrund von Sachverhaltsänderungen, geänderten wissenschaftlichen Erkenntnissen oder auch zutreffenden Beschwerdevorbringen zu einem anderen Ergebnis kommen als im Behördenverfahren, auch wenn es sich beide Male um dieselben Sachverständigen handelt. Einem Beweisantrag (ein solcher - und nicht ein Ablehnungsantrag - liegt vor, wenn ein Antrag, einen anderen Sachverständigen zu bestellen, ohne Beifügung von Ablehnungsgründen gestellt wird; vgl. VwGH 02.04.1952, P 0173/51) auf Befassung "unabhängiger und fachlich geeigneter" Sachverständiger ist nur dann zu entsprechen, wenn die Partei nachvollziehbar aufzeigt, dass die eingesetzten (Amts-)Sachverständigen die gebotene "Qualität an Eignung und Objektivität" nicht aufweisen (VwGH 25.04.2002, 98/07/0103). Dies haben die BF10 bis BF126 in ihrer Beschwerde nicht getan. Vielmehr erschöpfen sich die in den Beschwerden erhobenen Vorwürfe gegen die Sachverständigen weitestgehend darin, dass die Sachverständigen nicht zu den von den Einschreibern gewünschten Ergebnissen (nämlich insbesondere, dass die Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching unzulässig sei und der viergleisige Ausbau der Westbahn im Bereich Pasching auf der Bestandstrasse zu erfolgen habe) gelangt sind. Da weder mangelnde Sachkunde der Sachverständigen noch Unschlüssigkeit ihrer Ausführungen aufgezeigt wurden, ist vom Gericht kein Grund zu erkennen, die Sachverständigen abzuziehen oder durch andere Sachverständige zu ersetzen. Der bloße Umstand, dass ein Sachverständiger im Verwaltungsverfahren ein für die Partei ungünstiges Gutachten erstattet hat, vermag eine Befangenheit nicht zu begründen (VwGH 15.11.2019, Ra 2019/02/0170).

In der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Dipl.-Ing. XXXX, der als Sachverständiger für den Fachbereich 72.15 Eisenbahnanlagen in die Gerichtssachverständigenliste eingetragen ist, von mehreren BF abgelehnt, wobei diese Ablehnung mit "fehlender Sachkunde" (bezogen auf den Fachbereich "(Straßen-)Verkehr") begründet wurde.

Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Dipl.-Ing. XXXX wurde im Behördenverfahren mit Bescheid vom 22.12.2014, BMVIT-820.378/0001-IV/SCH2/2014, als Sachverständiger für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik bestellt. In weiterer Folge wurde er, wie sich aus dem vom BMVIT erstellten Prüfbuch (S. 29 f.) ergibt, mit der Beantwortung von Fragen u.a. aus den Fragenbereichen Verkehr, Verkehr - Schiene sowie Verkehr - Straßennetz (inkl. Rad- und Fußwegenetz) beauftragt. Wie sich aus den übereinstimmenden

Aussagen des Sachverständigen und des Vertreters der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht ergibt, entspricht es durchaus den üblichen Gepflogenheiten bei der belangten Behörde, die von den einzelnen Sachverständigen zu bearbeitenden Fragenbereiche im Zuge von Sachverständigenbesprechungen sowie im Prüfbuch näher zu definieren. Es besteht kein Zweifel daran, dass der Sachverständige, der auch schon in etlichen anderen Verfahren als Sachverständiger für (Straßen-)Verkehr tätig war, von der belangten Behörde mit der Beantwortung der den Straßenverkehr betreffenden Fragestellungen beauftragt wurde und diese Beantwortung im Behördenverfahren auch vorgenommen hat. Auch in der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren hat der Sachverständige den (Straßen-)Verkehr betreffende Fragestellungen beantwortet, wobei der Sachverständige selbst dann, wenn er sich zu Nicht-Schienenverkehr äußerte, als "SV Eisenbahnbautechnik und Eisenbahnwesen" bezeichnet wurde. Bedenken hinsichtlich der Fachkunde wurden von den nunmehrigen BF oder anderen Verfahrensteilnehmern damals nicht geäußert. Dass den schon damals rechtsfreundlich vertretenen BF nicht aufgefallen wäre oder nicht auffallen hätte können, welche Art von Fragen der Sachverständige bearbeitet bzw. beantwortet, kann nicht angenommen werden, zumal die an die Sachverständigen gerichteten Fragen im Umweltverträglichkeitsgutachten aufscheinen.

Nach § 53 Abs. 1 AVG steht den Parteien das Recht zu, einen nichtamtlichen Sachverständigen wegen mangelnder Unbefangenheit oder Fachkunde abzulehnen, wobei die mangelnde Fachkunde eines Sachverständigen mit Erfolg nur durch ein konkretes Vorbringen geltend gemacht werden kann, wonach das von dem Sachverständigen erstattete Gutachten unrichtig oder unvollständig ist (VwGH 04.07.2019, Ra 2018/06/0100 mwN). Auf die Eintragung in eine Sachverständigenliste kommt es nach der Judikatur nicht an (vgl. etwa VwGH 21.02.2007, 2003/06/0083). Die Ablehnung ist grundsätzlich nur vor der Vernehmung des nichtamtlichen Sachverständigen (d.h. vor der Erstattung seines Gutachtens; vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG § 52 Rz 68) zulässig (§ 53 Abs. 1 zweiter Satz AVG). Später kann der Ablehnungsantrag ausnahmsweise dann gestellt werden, wenn die Partei darin (vgl. VwGH 02.07.1998, 97/06/0068) nicht nur die Befangenheit oder mangelnde Fachkunde glaubhaft macht, sondern auch, dass sie den Ablehnungsgrund vorher (d.h. vor der Vernehmung [vgl. Hellbling, Kommentar zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen I (1953), 310]) nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht geltend machen konnte (vgl. VwSlg 7106 A/1967; VwGH 29.06.1982, 81/05/0077; 02.07.1998, 97/06/0068; sowie Kolonovits/Muzak/Stöger, Verwaltungsverfahrenrecht¹⁰ (2014), Rz 368 mwN). Derartiges wurde im gesamten Verfahren vor der belangten Behörde in Bezug auf Dipl.-Ing. XXXX nicht vorgebracht. Ein eigenes Straßenverkehrsmodell wurde von der Konsenswerberin nicht erstellt, sondern es wurden die offiziellen Daten des Landes Oberösterreich herangezogen und auch die Umlegungsberechnungen mit dem landeseigenen Verkehrsmodell durchgeführt, in dem das gesamte für das gegenständliche Vorhaben relevante Straßennetz berücksichtigt wird. Die Heranziehung des Straßenmodells des Landes Oberösterreich erscheint aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes schon deshalb sinnvoll, weil damit die Konsistenz mit den Datengrundlagen des Landes Oberösterreich und auch mit anderen

Projekten gewährleistet wird (vgl. Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 82). Dass diese Daten, die vom Sachverständigen Dipl.-Ing. XXXX im Behördenverfahren in Hinblick auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben u.a. auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft wurden, unrichtig wären, wurde in der Beschwerde der BF10 bis BF126 nicht vorgebracht. Die BF haben zwar in ihrer Beschwerde die Bedeutung des Straßenverkehrs erwähnt, allerdings nicht vorgebracht, dass die diesbezügliche Beurteilung im angefochtenen Bescheid unrichtig wäre oder auf einer falschen Grundlage erfolgt wäre (vgl. § 9 Abs. 1 Z 3 VwGVG). Es ist daher kein Grund ersichtlich, im Beschwerdeverfahren dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Antrag (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 79) zu folgen und (zusätzlich) einen Sachverständigen für den Fachbereich (Straßen-)Verkehrstechnik beizuziehen.

Die BF wären grundsätzlich gehalten gewesen, spätestens bei der Abhaltung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren bis zur Vernehmung des genannten Sachverständigen ihren Ablehnungsantrag bei der belangten Behörde zu stellen oder im Rahmen eines später gestellten Antrags glaubhaft zu machen, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines unüberwindbaren Hindernisses nicht hätten geltend machen können. Dass dies der Fall wäre, haben die BF jedoch zu keinem Zeitpunkt (d.h. weder in den Beschwerden noch in den im Beschwerdeverfahren erstatteten Stellungnahmen oder in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht) geltend gemacht.

Im Beschwerdeverfahren wurde der Sachverständige mit Beschluss vom 31.07.2018 für den Fachbereich "Eisenbahnbautechnik" bestellt und hat Fragen aus dem Bereich "Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik" beantwortet. Diesbezüglich wurden von den BF keine Bedenken hinsichtlich der Fachkunde des Sachverständigen geäußert. Ein eigener Sachverständiger für den Bereich Straßenverkehr wurde vom Bundesverwaltungsgericht nicht bestellt, da diesbezüglich der Sachverhalt bereits hinreichend erhoben erschien und dagegen in den Beschwerden kein substantiiertes Vorbringen erfolgte. Die nunmehr im Beschwerdeverfahren von manchen BF ausgesprochene Ablehnung des Sachverständigen betrifft daher einen Teil seiner Tätigkeit im Behördenverfahren. Eine diesbezügliche Ablehnung ist jedoch aufgrund des klaren Wortlauts der §§ 52 f. AVG nicht (mehr) möglich.

3.5.20 Zu sonstigen Vorbringen:

Hinsichtlich vorgebrachter Verletzung des Parteienghört durch die belangte Behörde ist darauf zu verweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes eine Heilung einer allfälligen Verletzung des Parteienghört in erster Instanz allein durch die Zustellung des erstinstanzlichen Bescheides bzw. durch die Möglichkeit, im Rechtsmittelverfahren alles vorbringen zu können, erfolgt (vgl. etwa VwGH 27.04.2011, 2011/02/0324; 21.11.2001, 98/08/0029; 18.02.1986, 85/07/0305; Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 40). Sämtliche BF hatten im Rahmen des Verfahrens sowohl Gelegenheit, Akteneinsicht zu nehmen als auch Stellungnahmen zu erstatten. Darüber hinaus bestand in der Beschwerdeverhandlung die Möglichkeit, Fragen an die bestellten Sachverständigen zu richten und wurde ihr sämtliches Vorbringen behandelt.

Die BF10 bis BF126 zitierten - "zur besseren Lesbarkeit für das Verwaltungsgericht" in Punkt 6. ihrer Beschwerde ihr Vorbringen aus dem Behördenverfahren und legten "[d]ie bezughabenden Urkunden, insbesondere die rechtlichen und fachlichen Gutachten [...] zur schnelleren Orientierung des Verwaltungsgerichts [...] nochmals alles als (Sammel)Beilagen ./.6 bis ./.9" vor. Nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts werden dadurch weder das Vorbringen der BF aus dem Behördenverfahren noch die als (Sammel)Beilagen ./.6 bis ./.9 vorgelegten Dokumente zum Bestandteil der Beschwerde, da ein materieller Unterschied zu einem bloßen Verweis auf dieses Vorbringen und diese Dokumente nicht erkannt werden kann (vgl. VwGH 8. 3. 1989, 88/01/0341; 16.12.1998, 98/03/0250; zum Verweis auf ein im Akt befindliches Schriftstück vgl. VwGH 14.02.1989, 89/07/0012; 18.02.1999, 97/15/0163) und, sofern nicht in der Beschwerde ausdrücklich auf einzelne Punkte Bezug genommen wurde, nicht ohne weiteres erkannt werden kann, mit welchem konkreten Teil der an die Beschwerde gesamthaft angehängten Vorbringen aus dem Behördenverfahren, mit dem sich bereits die belangte Behörde auseinandergesetzt hat, die BF ihren Standpunkt zu untermauern versuchen.

Von den BF10 bis BF35, dem BF42 und den BF45 bis BF126 wurde in ihrer Stellungnahme vom 03.07.2019 angeregt, einen Antrag auf Vorabentscheidung gemäß Art. 267 AEUV zur Auslegung von Art. 5 Abs. 1 lit. d (offenbar gemeint: Art. 5 Abs. 3 lit. d) und Art. 11 Abs. 1 der UVP-RL 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten an den Gerichtshof der Europäischen Union zu stellen, konkret zu den Fragen,

"ob bzw. dass Art. 5 Abs. 1 lit. d [wohl gemeint: Art. 5 Abs. 3 lit. d] RL 2011/92/EU in der Entscheidung im UVP-Verfahren dahingehend auszulegen ist, dass das Ergebnis der Alternativenprüfung bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit bzw. zu berücksichtigen ist und ob bei mehreren Projekt-, insbesondere Trassenalternativen, die zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interesses bzw. des Zwecks des Vorhabens gleichermaßen geeignet sind, insbesondere wenn Projektträger direkt und/oder indirekt der jeweilige Mitgliedsstaat ist und/oder die Möglichkeit zur Enteignung besteht

o bloß jene Projekt-, insbesondere Trassenalternative genehmigungsfähig ist, mit der der geringste Eingriff in die Umwelt und/oder in die Rechtsgüter der betroffenen Öffentlichkeit, vor allem deren Eigentum einhergeht, oder

o dass zumindest, wenn es zwei oder mehrere Projekt-, insbesondere Trassenalternativen gibt, von denen eine Projekt-, bzw. Trassenalternative offenkundig mit größeren Eingriffen in die Umwelt und die Rechtsgüter der betroffenen Öffentlichkeit, insbesondere in deren Eigentum einhergeht, diese eingriffsintensivste Variante nicht genehmigt werden darf;

sowie

ob bzw. dass Art. 11 Abs. 1 RL 2011/92/EU dahingehend auszulegen ist, dass bei Änderungen eines Vorhabens bzw. des diesem zugrundeliegenden Antrags, die eine Auswirkung auf die Umweltverträglichkeit eines Vorhabens haben bzw. haben

können, hinsichtlich des so geänderten Vorhabens als Ganzes bzw. zumindest hinsichtlich der entsprechenden Antrags- bzw. Projektänderungen im Fall der Genehmigung ein Rechtsweg zu einem Gericht offenstehen muss, vor allem wenn die nämlichen Änderungen schon vor Erlassung der behördlichen Entscheidung geplant waren".

Dass hinsichtlich der Auslegung von Art. 5 Abs. 3 lit. d UVP-RL 2011/92/EU (der von den BF10 bis BF35, dem BF42 und den BF45 bis BF126 genannte Art. 5 Abs. 1 lit. d RL 2011/92/EU existiert nicht und war daher erkennbar nicht gemeint) die von den BF vermuteten Unklarheiten nicht bestehen und sich aus dieser Bestimmung entgegen dem Wunsch der BF nicht ableiten lässt, dass von mehreren grundsätzlich in Frage kommenden Projektvarianten notwendigerweise die "umweltverträglichste" ausgewählt werden müsste, wurde bereits oben (im Kapitel "Zur Variantenuntersuchung, zur Trassenwahl und zur Standortwahl für den Rübenverladeplatz") ausgeführt.

Auch die weiters von den BF aufgeworfene Frage, ob Art. 11 Abs. 1 UVP-RL 2011/92/EU dahingehend auszulegen ist, dass bei Änderungen eines Vorhabens bzw. des diesem zugrundeliegenden Antrags, die eine Auswirkung auf die Umweltverträglichkeit eines Vorhabens haben bzw. haben können, hinsichtlich des so geänderten Vorhabens als Ganzes bzw. zumindest hinsichtlich der entsprechenden Antrags- bzw. Projektänderungen im Fall der Genehmigung ein Rechtsweg zu einem Gericht offenstehen muss, vor allem wenn die nämlichen Änderungen schon vor Erlassung der behördlichen Entscheidung geplant waren, ist keineswegs ungeklärt. Art. 11 Abs. 1 UVP-RL 2011/92/EU übernimmt, wie der Verwaltungsgerichtshof ausdrücklich festgestellt hat (VwGH 27.09.2018, Ro 2015/06/0008 mwN), in weiten Teilen fast wortgleich Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention und ist daher im Lichte der Ziele dieses Übereinkommens auszulegen. Demnach ist für Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit bei ausreichendem Interesse oder Geltendmachung einer Rechtsverletzung eine Anfechtungsmöglichkeit aufgrund materiellrechtlicher oder verfahrensrechtlicher Rechtswidrigkeit umweltbezogener Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen im Sinne der UVP-Richtlinie bzw. des Art. 6 Aarhus-Konvention vorzusehen. Zusätzlich stellt jede Vertragspartei gemäß Art. 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention sicher, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

Die BF haben hinsichtlich der durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 bewirkten Projektänderungen jedenfalls die Möglichkeit, gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben, wobei der Verfassungsgerichtshof jedenfalls zu entscheiden hat, wenn die Verletzung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht behauptet wird. Auch wenn die Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nur dann

zulässig ist, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, ist die Einbringung einer Revision jedenfalls möglich, sodass eine Anfechtungsmöglichkeit im Sinne des Art. 11 Abs. 1 UVP-RL 2011/92/EU besteht. Die von den BF aufgeworfene Frage nach der Auslegung des Art. 11 Abs. 1 UVP-RL 2011/92/EU ist daher für das gegenständliche Verfahren nicht relevant.

Den Anregungen, mit einem Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH heranzutreten, war daher nicht zu folgen.

Wie der Vertreter der belangten Behörde in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht erklärte, wurde von der Konsenswerberin am 09.03.2018 ein Antrag auf Detailgenehmigung beim damaligen BMVIT (nunmehr BMK) gestellt und ruht dieses Verfahren derzeit "faktisch". Dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Antrag der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF126, dem sich die BF1 und BF127 angeschlossen haben, das Bundesverwaltungsgericht möge der Konsenswerberin auftragen, die mit dem Antrag auf Detailgenehmigung vorgelegten Unterlagen auch im gegenständlichen Beschwerdeverfahren vorzulegen und sämtlichen BF die Gelegenheit einzuräumen, dazu binnen einer mindestens 3-monatigen Frist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, war nicht zu folgen, da es sich gegenständlich (bloß) um das Grundsatzgenehmigungsverfahren handelt, in dem nicht die Zulässigkeit des Vorhabens nach den im Detailgenehmigungsverfahren anzuwendenden Materiengesetzen, sondern die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Einreichprojektes zu prüfen ist. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die BF im Detailgenehmigungsverfahren ohnehin Parteistellung und das Recht haben, ihren Standpunkt vollumfänglich geltend zu machen. Ein Rechtsschutzdefizit ist daher nicht zu erkennen. Der Gesetzgeber hat bei der Schaffung der Möglichkeit, im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 auf Antrag des Projektwerbers zunächst über alle Belange abzusprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind (§ 24f Abs. 9 UVP-G 2000), ausdrücklich vorgesehen, dass nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen sind. Dass die erst später im Detailgenehmigungsverfahren abzuhandelnden Aspekte unter Heranziehung der für das Detailgenehmigungsverfahren erarbeiteten Unterlagen auch im Grundsatzgenehmigungsverfahren abgehandelt werden müssten, ist gesetzlich nicht vorgesehen und würde dem Sinn der Zweiteilung in Grundsatz- und Detailgenehmigung eklatant zuwiderlaufen.

In der mündlichen Verhandlung wurde von den BF10 bis BF35, dem BF42 und den BF45 bis BF126 beantragt, ein Ausnahmeverfahren nach Art. 16 FFH-Richtlinie einzuleiten. Begründet wurde dies damit, dass der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie eine "vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahme)" vorgeschlagen habe und dass bei derartigen Maßnahmen eine Ausnahme gemäß Art. 16 FFH-RL erforderlich sei.

Dazu ist zu bemerken, dass Art. 16 FFH-RL es den Mitgliedstaaten ermöglicht, von den Bestimmungen der Art. 12 (Verbot aller absichtlichen Formen des Fangens oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren der geschützten Arten), 13

(Verbot des absichtlichen Pflückens, Sammelns, Abschneidens, Ausgrabens oder Vernichtens von Exemplaren geschützter Pflanzen in deren Verbreitungsräumen in der Natur; Verbot des Besitzes, Transports, Handels oder Austausches sowie des Angebots zum Verkauf oder Austausches von aus der Natur entnommenen Exemplaren geschützter Pflanzen) und 14 (Entnahme aus der Natur von Exemplaren der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten) sowie Art. 15 lit. a und b (verbotene Fang- und Tötungsgeräte sowie Transportmittel) abzuweichen, sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt, und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Im gegebenen Zusammenhang ist allenfalls Art. 12 iVm. Art. 16 Abs. 1 lit. c FFH-RL von Bedeutung, wonach Abweichungen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind. Eine Ausnahmeregelung ist nur dann möglich, wenn es sich um ein Vorhaben der Daseinsvorsorge im weitesten Sinn handelt, welchem nach einer Interessenabwägung gegenüber den Interessen des Naturschutzes (Artenschutzes) der Vorrang zukommt. Die vor Zulassung einer Abweichung nach Art. 16 FFH-RL durchzuführende Alternativenprüfung muss ergeben, dass es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt.

Wie der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie in seinem Gutachten sowie in der mündlichen Verhandlung (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 70 ff.) schlüssig ausgeführt hat, ist hinsichtlich der im Vorhabensgebiet vorkommenden geschützten Arten bei Durchführung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Beachtung der im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Nebenbestimmungen nicht anzunehmen, dass es zu Verstößen gegen die FFH-RL kommt. Um dies zu gewährleisten, hat der Sachverständige auch eine funktionserhaltende Maßnahme ("measure that ensures continued ecological functionality", CEF) hinsichtlich der Zauneidechse (*Iacerta agilis*) vorgeschlagen, die gewährleistet, dass es zu keinen quantitativen und qualitativen Einbußen in Hinblick auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser geschützten Art kommt und damit dem Art. 12 FFH-RL entsprochen wird (vgl. VwGH 18.12.2012, 2011/07/0190: "Wenn ... vom Verbot der Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten die Rede ist, so muss es sich dabei um Vorgänge handeln, die nicht unter einem durch andere, mit dem Projekt unmittelbar verbundene Ersatzmaßnahmen (Auflagen) oder Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, und deshalb zur Folge haben, dass der genannte verpönte Effekt auf die Verbreitung und den Lebensraum der betroffenen Art eintritt. Wird aber die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, so kann der Verbotstatbestand nicht verwirklicht sein"). CEF-Maßnahmen sind zulässig (UVP-Leitfaden 2019, S. 74; VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215, RS 5: "Gegenstand der Prüfung, ob die Verbotstatbestände ... verwirklicht werden oder nicht, ist das vorliegende Projekt, und zwar in der Form, in der es in die Realität umgesetzt werden wird. Zum Antrag und den vorgesehenen UVE-Maßnahmen, mit denen die geplante Anlage und die Details ihrer Ausführung näher umschrieben werden, treten daher bei dieser Beurteilung die in die Bewilligung aufzunehmenden Auflagen hinzu, die ihrerseits die Anlage inhaltlich mitgestalten. Dies deshalb, weil die Umsetzung einer

unter Auflagen erteilten Bewilligung nur auflagenkonform erfolgen darf (vgl. E 18. Dezember 2012, 2011/07/0190). Das Gleiche gilt für CEF-Maßnahmen (=vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen); auch ihre Wirkung ist in die Beurteilung einzubeziehen"), und es ist ihnen immanent, dass sie im Zeitpunkt des drohenden Funktionsverlusts (der Zerstörung bzw. Beschädigung der Brutstätte) bereits wirksam sind, sodass sie immer "vorgezogen" werden müssen. Zweck dieser Maßnahmen ist es, zu gewährleisten, dass der Verbotstatbestand nicht eintritt. Wenn aber sichergestellt ist, dass kein Verbotstatbestand eintritt, ist auch kein Grund ersichtlich, eine Abweichung von den Art. 12 bis 15 FFH-RL zuzulassen.

Wenn der von den BF10 bis BF35, dem BF42 und den BF45 bis BF126 beauftragte Sachverständige Dipl.-Ing. XXXX in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen hat, dass nach ihm "zugetragenen Informationen von Rechtsexperten sich die Judikatur des EuGH in den letzten Jahren dahingehend verfestigt" habe, "vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen bei der Beurteilung der Erfüllung der Verbotstatbestände nicht zu berücksichtigen", geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass - auch wenn weder der Sachverständige noch die rechtsfreundliche Vertretung der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF126 auch nur ein einziges Judikat genannt hat - die dem Sachverständigen zugetragenen Informationen von Rechtsexperten sich auf die EuGH-Entscheidungen 15.05.2014, C-521/12 Briels ua, 21.07.2016, C-387/15 Orleans ua, 26.04.2017, C-142/16 Moorburg, 12.04. 2018, C-323/17 People Over Wind, 25.07.2018, C-164/17 Grace und Sweetman, 07.11.2018, verb Rs C-293/17 und C-294/17 Coöperatie Mobilisation for the Environment UA und Vereniging Leefmilieu sowie 17.04. 2018, C-441/17 Kommission/Polen (Waldgebiet von Bialowieza) beziehen. All diese Entscheidungen, in denen der EuGH sich gegen die Berücksichtigung von CEF-Maßnahmen als "Vorbeugungsmaßnahmen" iSd FFH-RL ausgesprochen hat, haben gemeinsam, dass die kritisierten Maßnahmen einen zum Prüfungszeitpunkt noch ungewissen Effekt hatten. Davon kann jedoch bei der vom Sachverständigen hinsichtlich der Zauneidechse vorgeschlagenen Maßnahme keine Rede sein, sodass diese Judikatur des EuGH gegenständlich nicht einschlägig ist; hinzu kommt, dass die genannte Judikatur des EuGH (bis auf EuGH 17.04.2018, C-441/17 Kommission/Polen [Waldgebiet von Bialowieza]) im Zusammenhang mit Auswirkungen auf "besondere Schutzgebiete" und Ausgleichsmaßnahmen gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ergangen ist und diese Judikatur im gegenständlichen Fall auch schon deshalb nicht einschlägig sein kann, weil kein derartiges Gebiet vorliegt. EuGH 17.04. 2018, C-441/17 Kommission/Polen (Waldgebiet von Bialowieza) betrifft zwar den Artenschutz (im Zusammenhang mit der Änderung eines Waldbewirtschaftungsplans), doch waren die im zugrundeliegenden Fall vorgesehenen Maßnahmen zur Vorbeugung ungeeignet (C-441/17, Rz 93), und deren Nichteignung wurde letztlich auch von Polen eingeräumt (C-441/17, Rz 103). Auch davon kann freilich im gegenständlichen Fall keine Rede sein, weil der Sachverständige für Ökologie einschließlich Gewässerökologie hinsichtlich der Zauneidechse eine konkrete, geeignete und auch umsetzbare Maßnahme vorgeschlagen hat (Gutachterliche Aussagen zu den Beschwerden, S. 124 f.), durch die der Eintritt des Verbotstatbestandes wirksam verhindert wird. Der von den BF behauptete Konflikt mit der jüngeren (von den BF jedoch nicht genannten) Judikatur des EuGH liegt sohin nicht vor.

Dem Antrag der BF10 bis BF35, des BF42 und der BF45 bis BF126, ein Ausnahmeverfahren gemäß Art. 16 FFH-RL einzuleiten, war daher nicht zu folgen.

In der mündlichen Verhandlung wurde auch der Antrag gestellt, das Bundesverwaltungsgericht möge der Konsenswerberin auftragen, einen Plan im Maßstab 1:2500 - den es offenbar ohnehin schon als Bestandteil des beim BMVIT anhängigen Detailgenehmigungsverfahrens gebe - zur Verfügung zu stellen, damit die BF feststellen könnten, welche Flächen für Ausgleichsmaßnahmen benötigt werden (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 72). Dazu ist zu bemerken, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung die für Ausgleichsmaßnahmen benötigten Flächen in deren genauem Ausmaß dargestellt und auch verbal beschrieben wurden (Einlagezahl 03-05.01). Die Verortung dieser Flächen findet sich in den zugehörigen Plänen (Einlagezahlen 03-05.02 - 03-05.06). Bei diesen Plänen handelt es sich um Darstellungen im Maßstab

1:2500, sodass problemlos erkannt werden konnte, auf welchen Grundstücken die Maßnahmen gesetzt werden sollen. In der Projektänderung vom Juni 2018 wurden diesbezüglich geringfügige Abänderungen vorgenommen, die in ihrem Ausmaß in der "Umweltbeurteilung der Projektänderung AE01 Naturraum, Boden, Landschaftsplanung" (Einlagezahl 10-01.08) - gegliedert nach Teilräumen und Schutzgütern - den in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Flächenbeanspruchungen gegenübergestellt wurden. Eine zusammenfassende Flächenbilanz findet sich auf Seite 142 dieses Berichtes. Ab Seite 107 sind skizzenhaft Flächenveränderungen dargestellt, und in den dazugehörigen Plänen (Einlagezahlen 10-01.13 bis 10-01.15) sind die vorgesehenen Flächen planlich im Maßstab 1:10000 dargestellt. Das Ausmaß der Flächenbeanspruchung ist daher nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch hinsichtlich der Lage in ausreichender Detailliertheit bekannt. Die Vorlage noch detaillierterer Pläne ist im Grundsatzgenehmigungsverfahren nicht erforderlich.

Die BF1 und BF127 haben in der mündlichen Verhandlung die Ansicht vertreten, zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und Ortsbild sei die Vorlage aller Längsprofile durch die Konsenswerberin erforderlich. Dazu hat der gerichtlich bestellte Sachverständige für den Fachbereich Raumplanung, Stadtplanung und Landschaftsbild bestätigt, dass bereits im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung die erforderlichen Aussagen zum Landschaftsbild getroffen wurden und alle diesbezüglich relevanten Maßnahmen in Karten und Text dargestellt sind (vgl. UVE-Bericht "Orts- und Landschaftsbild", Einlagezahl 05-04.01, und zugehörige Pläne 05-04.02 bis 05-04.07). Auch auf die naturräumlichen Gestaltungsmaßnahmen im Bereich der gesamten Trasse wurde eingegangen, und alle Begleitmaßnahmen und natürlichen Kompensationsmaßnahmen wurden nachvollziehbar dargestellt. Da auch die durch die Antragsänderung vom Juni 2018 bewirkten Projektänderungen detailliert dargestellt wurden (vgl. etwa Grafiken in Einlagezahl 10-01.05; Zusammenfassung und Maßnahmenübersicht in Einlagezahl 10-01.02; Übersichtslageplan Einlagezahl 10-01.03; Umweltbeurteilung der Projektänderung hinsichtlich Siedlungswesen und Landschaft, Einlagezahl 10-01.07), besteht aus fachlicher Sicht und auch aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichtes kein Ergänzungsbedarf.

Hinsichtlich der Auswirkungen der seit der Antragsänderung vom Juni 2018 geänderten Parallelführung der Linzer Lokalbahn (LILO) mit dem beschwerdegegenständlichen Vorhaben haben die BF1 und BF127 eine Ergänzung der Einreichunterlagen in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild beantragt (Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 76). Mit den Auswirkungen dieser abschnittswisen Trassenänderung der LILO im Teilraum Leonding, die allerdings nicht Antragsgegenstand im gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren, sondern nur Beurteilungsgegenstand ist, haben sich die gerichtlich bestellten Sachverständigen, unter ihnen auch der Sachverständige für Raum- und Bodennutzung, Landschafts/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, eingehend auseinandergesetzt (zu den von den BF1 und BF127 angesprochenen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild vgl. Gutachterliche Aussagen zu den Änderungen, S. 150 f.; eine diesbezügliche Verschlechterung durch die Antragsänderung wurde vom Sachverständigen ausdrücklich verneint). Wie sich aus dem Gutachten der gerichtlich bestellten Sachverständigen eindeutig ergibt, wurde die Antragsänderung von der Konsenswerberin durch entsprechende Unterlagen für alle Fachbereiche beurteilungsfähig dargestellt. Eine Ergänzung der Einreichunterlagen - auch hinsichtlich des Orts- und Landschaftsbildes - ist daher nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch nochmals klarzustellen, dass die geänderte Trassenführung der LILO nicht Genehmigungsgegenstand des gegenständlichen Verfahrens ist. Mit 20.06.2018 wurde diesbezüglich ein Änderungsantrag beim BMVIT eingebracht, um für das mit Bescheid des BMVIT vom 23.12.2013, BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013, genehmigte Vorhaben "Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz-Hbf Westseite inkl LILO" eine Optimierung der Streckenführung der LILO zur Vermeidung von Zerschneidungseffekten zu erreichen. Aufgrund dieser beabsichtigten Verlegung der LILO sind auch Anpassungen des hier verfahrensgegenständlichen Vorhabens "Linz-Marchtrenk" erforderlich, um die voraussehbaren Entwicklungen (nämlich die teilweise geänderte Trassenführung der LILO) zu berücksichtigen. Insofern wurde die LILO im Änderungsantrag vom Juni 2018 bzw. in den mit dem Antrag vorgelegten Unterlagen dargestellt, und die durch die neue Trassierung der LILO allenfalls bewirkten Umweltauswirkungen (zusätzliche Emissions- und Immissionsbelastungen etwa durch Lärm, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder etc.) wurden in die Beurteilung der Umweltverträglichkeit miteinbezogen. Ein diesbezüglicher Ergänzungsbedarf ist nicht ersichtlich.

Am Ende der mündlichen Verhandlung wurde von der BF1 und BF127 angeregt, mit einem Vorabentscheidungsersuchen betreffend die Auslegung des Art. 5 Abs. 1 lit. d UVP-RL an den EuGH heranzutreten und dem Gerichtshof Fragen dahingehend vorzulegen, welche Projekte in die UVP einzubeziehen sind, wie detailliert die geprüften Alternativen dargestellt sein müssen und ob allfällige, während des Verfahrens geprüfte Alternativen in die Prüfung einzubeziehen sind. Außerdem möge dem EuGH die Frage vorgelegt werden, ob im Verfahren Projektmodifikationen oder Alternativen dahin zu prüfen sind, ob sie umweltverträglicher als das eingereichte Projekt sind, und ob die Genehmigungsbehörde derartige Projektmodifikationen in der Genehmigungsentscheidung - generell bzw. im Rahmen eines Grundsatzgenehmigungsverfahrens - vorschreiben muss. Dieser Anregung haben sich in weiterer Folge auch andere BF angeschlossen. Bezüglich der in der

Anregung auf Vorabentscheidung aufgeworfenen Fragen bestehen, wie oben bereits ausgeführt wurde, insbesondere aufgrund des EuGH-Urteils C-461/17 vom 07.11.2018, auf das die BF sich ausdrücklich berufen, keine Unklarheiten, sodass der Anregung auf Initiierung eines Vorabentscheidungsverfahrens nicht zu folgen war. Gerade in der genannten Entscheidung hat der EuGH betont, dass die vom Projektwerber geprüften Alternativen offenzulegen sind. Bei der von der BF1 knapp vor der mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht vorgelegten Projektidee einer Einhausung/Tieferlegung, um die es bei der Anregung, ein Vorabentscheidungsersuchen zu stellen, geht, handelt es sich jedoch nicht um eine von der Konsenswerberin geprüfte Alternative, sondern um eine fragmentarische Ausarbeitung im Auftrag der BF1, die, wie sich aus den diesbezüglichen Äußerungen der gerichtlich bestellten Sachverständigen zweifelsfrei ergibt, mit den davor und danach liegenden Teilstücken der Eisenbahnanlage nicht abgestimmt und im Übrigen weit davon entfernt ist, einer Beurteilung zugrunde gelegt werden zu können. Dies wird auch durch die BF1 implizit bestätigt, wenn sie die Ansicht vertritt, es wäre Aufgabe der Konsenswerberin, auf Grundlage ihrer Projektidee ein beurteilungsfähiges Alternativprojekt auszuarbeiten (Stellungnahme der BF1 vom 25.07.2019, S. 13; Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 20). Da es sich sohin bei der von der BF1 vorgelegten Projektidee einer Einhausung/Tieferlegung (noch) nicht um ein beurteilungsfähiges Alternativprojekt und schon gar nicht um eine von der Konsenswerberin - vor oder nach der Einreichung zum gegenständlichen Grundsatzgenehmigungsverfahren - geprüfte Alternative handelt, stellt sich auch nicht die Frage, ob diese von der BF1 und der BF127 als "Alternative" gesehene Projektidee in das Verfahren einzubeziehen wäre. Dafür, dass die UVP-RL die Mitgliedstaaten verpflichten würde, dann, wenn sich ein eingereichtes Vorhaben als umweltverträglich erweist, nach anderen, noch umweltverträglicheren Alternativen zu suchen, die von der Konsenswerberin weder ausgearbeitet noch geprüft wurden, finden sich weder in der UVP-RL noch in der von den BF zitierten EuGH-Entscheidung C-461/17 vom 07.11.2018 Indizien. Das Bundesverwaltungsgericht sieht sich daher zu der angeregten Anfrage an den EuGH nicht veranlasst.

Im Zuge der mündlichen Beschwerdeverhandlung "Linz-Marchtrenk" am BVwG wurde seitens der rechtsfreundlichen Vertretung der BF1 eine Postwurfsendung der ÖBB-Infrastruktur ("Amtliche Mitteilung") vorgelegt, in der die ÖBB-Infrastruktur AG Anrainer über eine "Rodung" für den viergleisigen Ausbau der Westbahn in diesem Abschnitt in der Nacht von 17. auf 18. August 2019 informiert. Seitens der BF wurde auf die Sperrwirkung des § 24 Abs 10 UVP-G 2000 hingewiesen und der Antrag an das BVwG, in eventu an das BMVIT als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G, auf Untersagung der Rodung für den viergleisigen Ausbau der Westbahn im gegenständlichen Abschnitt gestellt.

Der in der mündlichen Verhandlung anwesende Vertreter der belangten Behörde beauftragte noch in der Verhandlung am 01.08.2019 mündlich die ÖBB-Infrastruktur AG, eine schriftliche Stellungnahme unter Beilage entsprechender Planbeilagen und/oder Luftbilder beim BMVIT vorzulegen.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde dem BMVIT mit E-Mail vom 02.08.2019 mitgeteilt, dass es sich um geplante Baumfällungen der ÖBB-Infrastruktur zur

Beherrschung von Gefahren für den Bahnbetrieb auf einem jüngst erworbenen Grundstück, aber jedenfalls um keine Rodungen handle, da die betreffende Grundfläche keinen Wald im Sinne des ForstG darstellten. Als Beleg für die fehlende Waldeigenschaft der von den Baumfällungen betroffenen Grundfläche wurden seitens der ÖBB Infrastruktur AG eine schriftliche Erklärung, ein Luftbild sowie ein Waldfeststellungsbescheid samt Unterlagen vorgelegt.

Zur Überprüfung der Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG wurde vom BMVIT der bestellte UVP-Sachverständige für Raumplanung sowie zum Erfordernis des Fällens von Bäumen für die Sicherheit der Eisenbahn die bestellten UVP-Sachverständigen für Eisenbahntechnik und Elektrotechnik beauftragt. Aus den daraufhin eingelangten Stellungnahmen der Sachverständigen im Zusammenhalt mit den von der ÖBB Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen, die dem Bundesverwaltungsgericht vom BMVIT vorgelegt wurden, ergibt sich zweifelsfrei, dass es sich bei den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Fällungen um keine "Rodung" im Sinne des Forstgesetzes handelt. Dies ergibt sich eindeutig aus der nicht gegebenen Waldeigenschaft der betroffenen Grundfläche im Sinne des Forstgesetzes.

Weiters wurde von den Sachverständigen bestätigt, dass deutliche Gefährdungen durch einzelne Bäume/Bewuchs für den Betrieb der Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn ersichtlich sind.

Hinsichtlich der Bezeichnung als "Amtliche Mitteilung" hat die ÖBB-Infrastruktur AG auf die AGBs der Post AG verwiesen, wonach eine reibungslose und sichere Übermittlung von Anrainerinformationen seitens der ÖBB-Infrastruktur per Post nur dann gewährleistet werden könne, wenn die Flugblätter mit dem Vermerk "Amtliche Mitteilung" versehen sind. Eine Behördentätigkeit bzw. behördenähnliche Tätigkeit der ÖBB sei damit ausdrücklich nicht intendiert gewesen.

Da der BMVIT als zuständige Behörde im Sinne des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und des § 12 Abs 3 EisbG seine diesbezügliche Zuständigkeit wahrgenommen und die (vorerst) erforderlichen Schritte (Erhebungen, Beauftragung von Sachverständigen) bereits von sich aus wahrgenommen hat, war ein Vorgehen des Bundesverwaltungsgerichtes im Sinne des § 6 AVG (Weiterleitung des Antrages an die zuständige Behörde) nicht erforderlich. Eine Dokumentation der vom BMVIT in dieser Angelegenheit gesetzten Schritte wurde am 19.08.2019 zur Information an das Bundesverwaltungsgericht übermittelt.

3.6 Auswirkungsbeurteilung:

§ 1 Abs. 1 UVP-G 2000 in der hier relevanten Fassung BGBl. I Nr. 89/2000 lautet:

"Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und

zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

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

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen."

Die durch BGBl. I Nr. 80/2018 vorgenommene Änderung des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist im gegenständlichen Verfahren nicht anzuwenden (vgl. § 46 Abs. 27 Z 2 UVP-G 2000, wonach die geänderten Teile des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 nur auf anhängige Verfahren anzuwenden sind, die nach dem 16. Mai 2017 beantragt wurden; die Antragsänderung vom Juni 2018 ändert nichts daran, dass der verfahrenseinleitende Antrag am 22.12.2014 gestellt wurde).

Nach dem UVP-G 2000 ist eine "Umwelt"verträglichkeitsprüfung, d.h. eine Prüfung der ökologischen Folgen eines Vorhabens durchzuführen. Eine Sozialverträglichkeitsprüfung (B. Davy, ÖJZ 1985, 513) oder eine wirtschaftliche Bedarfsprüfung (US 4.1.2005, 9B/2004/8-53 [Saalfelden]; US 3.8.2000, 3/1999/5-109 [Zistersdorf]) ist nicht Teil der UVP. Für die Entscheidung über die Umweltverträglichkeit ist es auch irrelevant, ob das Vorhaben in den betroffenen Gemeinden politisch opportun erscheint (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 2).

Im Verfahren waren daher die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 89/2000 genannten Schutzgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten (VwGH 23.9.2009, 2007/03/0170; Altenburger/Berger, UVP-G2, § 1 UVP-G Rz 6), wobei nicht nur die Betriebs-, sondern auch die Bauphase zu berücksichtigen war (vgl. VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 1 UVP-G Rz 12). Dies ist u.a. durch die Beiziehung von Sachverständigen erfolgt. Als Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt sind alle Einflussnahmen auf die Schutzgüter Mensch,

Tier, Pflanzen (einschließlich deren Lebensräume), Boden, Wasser, Luft und Klima, die Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter anzusehen (C. Baumgartner/Petek, UVP-G 45).

Für den Schutz der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sind im UVP-Verfahren die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 anzuwenden, wodurch erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Beeinträchtigungen, insbesondere aber eine bleibende Schädigung des Pflanzen- und Tierbestandes hintanzuhalten ist. Nur mittelbar ist auch zu prüfen, ob auch die naturschutzrechtlichen Genehmigungskriterien eingehalten werden können; deren unmittelbare Anwendung bleibt den naturschutzrechtlichen Verfahren vorbehalten (dies erfließt aus § 24 Abs. 6 UVP-G 2000, wonach die zuständigen Behörden die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G selbst und der anzuwendenden Materiengesetze anzuwenden haben, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind; der Wirkungsbereich des BMVIT umfasst die Entscheidung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen und deren Auswirkungen auf die Nachbarn, nicht jedoch über die Zulässigkeit von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft).

Da das beschwerdegegenständliche Vorhaben noch nicht verwirklicht wurde, sind die zukünftigen Auswirkungen auf die UVP-relevanten Schutzgüter zu prognostizieren.

Damit im Zusammenhang steht auch die Frage, was im Rechtssinn als "Gefährdung" zu werten ist. Dabei ist auf Eintrittswahrscheinlichkeiten abzustellen. Es ist nicht möglich, jeglichen Eintritt einer Gefährdung hintanzuhalten (Ennöckl/Raschauer, UVP-G2 § 17 Rz 13). Aus naturwissenschaftlicher Sicht kann der Eintritt einer Gefährdung niemals völlig ausgeschlossen werden, sodass es auch überschießend wäre, von einem Anlagenbetreiber zu verlangen, eine Eintrittswahrscheinlichkeit von Null Prozent zu gewährleisten (unzutreffend hinsichtlich Gefährdung durch abfallendes Eis VwGH 28.01.2009, 2008/05/0166; dieses Erk relativierend VwGH 19.01.2010, 2009/05/0020). Wollte man derartiges verlangen, wäre eine Genehmigung nie möglich. Wenn daher beispielsweise das Gesetz von einer Gesundheitsgefährdung spricht, so ist näher zu ergründen, was unter "Gefährdung" zu verstehen ist. Dabei wird man die Schwelle zur rechtlich relevanten "Gefährdung" dort setzen, wo das gesellschaftlich allgemein akzeptierte Risiko endet (Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 17 UVP-G Rz 6), wobei auch der Vorsorgecharakter des § 17 UVP-G 2000 ins Kalkül zu ziehen ist (Altenburger/Berger, UVP-G2, § 17 UVP-G Rz 41). Das Gefährdungsrisiko ist sachverständig zu beurteilen (zur "Gefährdung" im UVP-rechtlichen Sinne vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 23 ff).

Die Prognosen und Modelle wurden in den gegenständlichen Verfahren nachvollziehbar, plausibel und begründet nach dem derzeitigen Stand der Technik bzw. sogar darüber hinaus nach dem Stand des Wissens erstellt. Um Restunsicherheiten hinreichend Rechnung zu tragen, wurde im angefochtenen Bescheid ein Monitoring vorgesehen, welches dem Vorsorgeprinzip entspricht. Auch wenn die Höhe der Überschreitungsmöglichkeit der Erwartungswerte empirisch unbestimmt ist (etwa weil noch nicht feststeht, welches Wagenmaterial in den

kommenden Jahrzehnten konkret zum Einsatz kommen wird), wird die Überschreitungswahrscheinlichkeit durch ein sachgerechtes Monitoring und die auf dessen Grundlage vorgesehenen Abwehrmaßnahmen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase stark reduziert. Mittels Nebenbestimmungen wurde nämlich festgelegt, dass, wenn aufgrund des Monitorings vorhabensbedingte Überschreitungen der gesetzlichen bzw. mit Auflagen vorgeschriebenen Grenzwerte festgestellt werden, kompensatorische Maßnahmen, die eine künftige Einhaltung dieser Werte erwarten lassen, zu setzen sind. Diese Nebenbestimmungen wurden dort, wo die Sachverständigen aufgrund der Beschwerdevorbringen entsprechende begründete Vorschläge ausgesprochen haben, vom Bundesverwaltungsgericht in ihrer Bestimmtheit und Vollzugsfähigkeit geschärft.

Diese Vorgehensweise findet Deckung in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs: Dieser erachtete explizit eine Nebenbestimmung, wonach im Falle der Überschreitung der Schallpegelgrenzwerte unter Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht einvernehmlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auszuführen oder sonstige zielführende Konsequenzen zu treffen seien, als zulässig (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Dabei handelte es sich konkret um eine Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase im Falle einer in Umfang und Ausmaß noch nicht absehbaren Überschreitung der Grenzwerte, welche dazu diene, die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich wieder sicherzustellen und Belastungen der Nachbarn hintanzuhalten. Die nähere Konkretisierung solcher kompensatorischer Maßnahmen kann nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (als Auflage) erfolgen; vielmehr handelt es sich um eine Anordnung, die die zuständige Behörde ergänzend zu den Schallpegelgrenzwerten zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt in den Bescheid aufgenommen hat und die Projektwerberin verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung einer Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm zu treffen (Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht und einvernehmliche Ausführung zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen; vgl. auch VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026).

Im Lichte dieser Judikatur ist es zulässig, eine Konkretisierung der Maßnahmen bzw. ein Monitoring des Vorhabens im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens vorzuschreiben, sofern auch ohne diese Konkretisierung die (grundsätzliche) Umweltverträglichkeit des Vorhabens - wie im gegenständlichen Fall - feststeht. Dem in der Beschwerde der BF10 bis BF126 formulierten Wunsch, sämtliche kompensatorischen Maßnahmen exakt zu qualifizieren und quantifizieren, war im Sinne der genannten Judikatur nicht zu folgen.

Dem Prüfschema der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit eines Eisenbahn-Vorhabens, welches unter das Genehmigungsregime des UVP-G 2000 fällt, folgend müssen zunächst die Genehmigungsvoraussetzungen der aufgrund des verfahrenseinleitenden Antrages mitanzuwendenden Materiengesetze gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 (gegenständlich betrifft das lediglich die Trassenfestlegung nach dem HIG) und sodann die weiteren Bestimmungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein. § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 normiert die für Vorhaben des 3. Abschnitts

maßgeblichen Voraussetzungen, die zusätzlich zu denen der anzuwendenden Verwaltungsvorschriften erfüllt sein müssen, damit Genehmigungen (iSd § 2 Abs. 3 UVP-G 2000) erteilt werden dürfen. Mit diesen Kriterien wird das Planungsermessen bei der Festlegung von Bundesstraßen- und Hochleistungsstreckentrassen durch das UVP-G 2000 insgesamt deutlich zu Gunsten des Umweltschutzes determiniert (Berka, Planungsermessen 84 ff).

Die Ergebnisse der UVP (Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, die eingelangten Stellungnahmen, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 in der Entscheidung - also bei Erlassung der Genehmigungsbescheide - zu berücksichtigen. § 24f Abs. 1 verpflichtet die Behörden darüber hinaus zu einer Emissionsbegrenzung nach dem Stand der Technik (Z 1), zum immissionsbezogenen Gesundheits-, Umwelt- und Belästigungsschutz (Z 2) sowie zur Abfallvermeidung und Abfallverwertung (Z 3). Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und gegebenenfalls Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Der Begriff des Standes der Technik wird im UVP-G 2000 nicht definiert. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist im Sinne der Homogenität der Rechtsordnung anzunehmen, dass der Begriff so zu verstehen ist, wie er in § 71a GewO 1994, § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, § 109 Abs. 3 MinroG definiert wird (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00, § 17 UVP-G Rz 100 ff, mwN). Demnach versteht man unter dem Stand der Technik den auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist, wobei insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen sind. Das Tatbestandsmerkmal "erprobt und erwiesen" ist der entscheidende Ansatz im Rahmen der verschiedenen Legaldefinitionen des Begriffes Stand der Technik (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, mwN). Klarzustellen ist, dass der Stand der Technik im Verfahren nicht (neu) festgelegt, sondern angewendet und das jeweils verfahrensgegenständliche Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit dem Stand der Technik überprüft wird. Dem entsprechend ist es aufgrund der klaren Anordnungen des § 24f UVP-G 2000 unzulässig, vom Stand der Technik abzuweichen und Nebenbestimmungen vorzuschreiben, die im Gesetz keine Deckung finden.

Die Errichtung einer Eisenbahnstrecke ist nach dem UVP-G genehmigungsfähig, wenn das Vorhaben unter Zugrundelegung der dafür prognostizierten Verkehrsbelastung die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 erfüllt und die Gesamtbewertung keine schwerwiegenden Umweltbelastungen ergibt. Für die Verkehrsprognose ist die vom Projektwerber im Genehmigungsantrag angegebene Zugskapazität auf der zu errichtenden Bahntrasse maßgeblich. An diese Kapazität ist der Konsenswerber - da die Nutzung der Eisenbahnstrecke in seiner Disposition steht - gebunden, und diese Kapazität ist Bestandteil der zu

erteilenden Genehmigung. Soll die bewilligte Zugkapazität der Strecke später überschritten werden, ist dafür eine Änderungsgenehmigung notwendig. Diese ist - mangels entsprechenden Genehmigungstatbestands im 3. Abschnitt des UVP-G - nach den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zu erteilen. (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 24f UVP-G Rz 1).

Der Schutz der Nachbarn vor unzumutbaren Belästigungen erfährt durch die - offenkundig auf Umfahrungsstraßen zur Entlastung von Ortskernen abzielende - Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 eine bedeutende Einschränkung. Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 gelten auch dann als erfüllt, wenn im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden und die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Damit würden selbst unzumutbare Belästigungen einzelner Anrainer einer Genehmigung nicht entgegenstehen, wenn dem eine dauerhafte Entlastung einer deutlich größeren Anzahl von Nachbarn gegenübersteht und der Aufwand zur Verhinderung unzumutbarer Belästigungen wirtschaftlich nicht vertretbar ist (Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 24f UVP-G Rz 3). Wesentlich für die Anwendbarkeit der Bestimmung des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist zum einen, dass die Anzahl der durch das Vorhaben entlasteten Nachbarn wesentlich größer ist, als die der belasteten. Eine Kennzahl für die Differenz, die ein solches Vorhaben rechtfertigen kann, ist weder dem UVP-G 2000 noch den Materialien zu entnehmen, sodass die Entscheidung im Einzelfall und projektbezogen getroffen werden muss. Zum anderen kann nur eine dauerhafte - also über einen längeren Zeitraum anhaltende - Entlastung der Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen unzumutbare Belästigungen einzelner Anrainer rechtfertigen. Bei beiden Voraussetzungen sind auch die zukünftige Bevölkerungsentwicklung und die prognostizierte Siedlungsentwicklung in den betroffenen Gebieten mit zu berücksichtigen (Bergthaler/Weber/Wimmer, UVP-G 525 ff). Bei der Anwendung des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist als Vergleichsmaßstab die Bestandssituation und nicht eine möglicherweise in einzelnen Teilbereichen günstigere, im Trassenauswahlverfahren jedoch ausgeschiedene und daher nicht zur Genehmigung eingereichte Trassenvariante heranzuziehen (aA die von den BF10 bis BF126 als Beilage .11 zur Beschwerde vorgelegte "Fachgutachterliche Begründung der Bescheidbeschwerde vor dem BVwG" vom April 2018, die zu Unrecht davon ausgeht, dass das Einreichprojekt SUED4 gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 mit der Trassenvariante BEST4 zu vergleichen wäre, was nach Ansicht der BF aufgrund der auch bei Verwirklichung von BEST4 gemäß SchIV notwendigen zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen zu einer Entlastung der Wohnbevölkerung entlang der bestehenden Trasse führen würde).

Gegenständlich wären die Voraussetzungen für die Anwendung des "Entlastungsprivilegs" des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 hinsichtlich der Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching grundsätzlich erfüllt (so tritt, wie auch die BF10 bis BF126 ausdrücklich festhalten [Punkt 4.4.1.6 ihrer Beschwerde], im Siedlungsbereich im Vergleich zur Bestandssituation eine deutliche

Entlastungswirkung hinsichtlich Lärm und Erschütterungen ein, der ein Mehrverbrauch an landwirtschaftlichen Flächen und die Belastung weniger "neuer" Nachbarn gegenübersteht; vgl. Umweltverträglichkeitsgutachten Fragenbereich 1 bis 3, S. 80), doch muss darauf nicht zurückgegriffen werden, da vom beschwerdegegenständlichen Vorhaben, wie sich aus den eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, keine unzumutbaren Belästigungen ausgehen (vgl. dazu auch die Erklärung des Sachverständigen für Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung, wonach eine dezidierte Überprüfung im Hinblick auf das Entlastungsprivileg nicht durchgeführt wurde, da in der lärmtechnischen Beurteilung ohnehin jeder einzelne Betroffene berücksichtigt wird; Protokoll der mündlichen Verhandlung, S. 84).

Im Gegensatz zu unzumutbaren Belästigungen könnten Gefährdungen von Leben, Gesundheit, Eigentum und dinglichen Rechten auch durch § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 nicht gerechtfertigt werden. Ebenso wenig ist ein Absehen der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 1 (Begrenzung von Emissionen) und Z 2 lit. b (umweltbezogener Immissionsschutz) auf Grundlage dieser Bestimmung möglich. Wie sich aus den eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, sind Gefährdungen von Leben, Gesundheit, Eigentum und dinglichen Rechten (im Sinne einer Substanzvernichtung bzw. Verunmöglichung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs) nicht zu erwarten und sind die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt.

In § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 wird klargestellt, dass die Zustimmung Dritter keine Genehmigungsvoraussetzung darstellt, wenn für den betreffenden Teil des Projektes die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten in den Materien Gesetzen vorgesehen ist. Daher fällt die Einräumung allfälliger Zwangsrechte (mit Ausnahme solcher nach § 111 Abs. 4 WRG 1959; diese Bestimmung bleibt freilich im gegenständlichen Verfahren unangewendet, da die wasserrechtliche Bewilligung im angefochtenen Bescheid dem Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten blieb) in die Zuständigkeit der Materienbehörden (vgl. § 2 Abs. 3 UVP-G 2000).

Im gegenständlichen Beschwerdeverfahren war aufgrund der eingebrachten Beschwerden zu überprüfen, ob es durch die vorgebrachten Beschwerden allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des gerichtlichen Verfahrens zu einer anders lautenden Beurteilung der (grundsätzlichen) Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens kommt, ob sich der im Zuge der behördlichen Verfahren festgestellte maßgebende Sachverhalt ändert, bzw. ob die behördlich vorgeschriebenen Maßnahmen und Auflagen ausreichend sind, damit schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden können.

Wie bereits oben dargelegt wurde, sind die im angefochtenen Bescheid vorgesehenen Nebenbestimmungen ausreichend bestimmt, da sie von einem Fachmann eindeutig angewendet werden können. Ob eine einem Bescheid beigefügte Auflage iSd § 59 Abs. 1 AVG ausreichend bestimmt ist, bemisst sich nach den Umständen des Einzelfalls. Die Anforderungen an die Umschreibung von

Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Ausreichende Bestimmtheit einer Auflage ist dann anzunehmen, wenn ihr Inhalt für den Bescheidadressaten (gegebenenfalls unter Heranziehung von Fachleuten, vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035) objektiv eindeutig erkennbar ist.

Aufgrund der Beschwerdevorbringen kommt es unter Berücksichtigung der im Spruch der gegenständlichen Entscheidung vorgesehenen zusätzlichen bzw. abgeänderten Auflagen und Maßnahmen zu keiner Änderung in der fachlichen Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit.

Insgesamt werden durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in der durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 und die teilweise Zurückziehung dieses Änderungsantrages in der mündlichen Verhandlung modifizierten Form die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht hinsichtlich der Schutzgüter "Menschen und deren Lebensräume", "Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume", "Boden", "Wasser", "Luft und Klima", "Landschaft" und "Sach- und Kulturgüter" eingehalten. Insbesondere wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Luftschadstoffe und Licht möglichst gering gehalten und werden Emissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.

Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, und insbesondere solche, die geeignet sind, die Luft bleibend zu schädigen oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn zu führen, werden vermieden. Gründe oder Tatsachen, die aus fachlicher Sicht der Feststellung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit entgegenstehen würden, wurden bereits von den Sachverständigen des Behördenverfahrens nicht gesehen.

Von den Sachverständigen wurden teilweise zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und die Gesundheit der Menschen und deren Lebensräumen zu verhindern oder noch weiter zu verringern oder günstige Auswirkungen zu verstärken. Auch hinsichtlich der später durchzuführenden Genehmigungsverfahren wurden Maßnahmen oder einzuhaltende Zielvorgaben definiert, die nach Ansicht der Sachverständigen durch die in den nachfolgenden Detailgenehmigungsverfahren anzuwendenden gesetzlichen Vorschriften determiniert sind und bei deren Einhaltung nach Ansicht der Sachverständigen keine Hindernisse einer erfolgreichen Durchführung des Detailgenehmigungsverfahrens entgegenstehen.

All dies ergibt sich bereits aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten (Fragenbereich 1 bis 3, S. 113 bis 208).

Die belangte Behörde ist im angefochtenen Bescheid den Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten gefolgt und hat die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen vorgeschrieben, sodass der angefochtene Bescheid hinsichtlich der relevanten Schutzgüter im Einklang mit dem Umweltverträglichkeitsgutachten steht.

Im Beschwerdeverfahren wurden das beschwerdegegenständliche, durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 (nicht wesentlich) geänderte Vorhaben und die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen anhand der in den Beschwerden aufgeworfenen Fragestellungen noch einmal sachverständig beurteilt, wobei die vom Bundesverwaltungsgericht beigezogenen Sachverständigen hinsichtlich der relevanten Schutzgüter des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu keiner dem Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. dem angefochtenen Bescheid widersprechenden Einschätzung gekommen sind. Allerdings wurden einzelne der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen präzisiert bzw. geschärft. Diesbezüglich wird auf den Spruch der gegenständlichen Entscheidung verwiesen, wo die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen von Nebenbestimmungen berücksichtigt wurden.

Die UVP ist auf die Untersuchung der in § 1 Abs 1 genannten Schutzgüter beschränkt. Sonstige Interessen, wie z.B. politische, soziale, regionalwirtschaftliche oder volkswirtschaftliche sind daher nicht zu prüfen (US 03.08.2000, 3/1999/5-109, Zistersdorf).

Die bereits von der belangten Behörde aufgrund der damaligen Ermittlungsergebnisse unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den im Behördenverfahren eingebrachten Stellungnahmen vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund iSd § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Dem sind die BF nicht substantiiert entgegengetreten, und aus den gutachterlichen Ausführungen der Sachverständigen im Beschwerdeverfahren ergibt sich - auch unter Berücksichtigung der durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 und die teilweise Zurückziehung des Änderungsantrages betreffend den Retentionsraum Breitbrunn bewirkten Vorhabensänderungen - kein Grund, von dieser Einschätzung abzuweichen. Die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Vorhabens entgegenstehen.

Zusammengefasst kann somit festgestellt werden, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben in der durch den Änderungsantrag vom Juni 2018 und die teilweise Zurückziehung dieses Änderungsantrages in der mündlichen Verhandlung modifizierten Form sowohl hinsichtlich der relevanten Schutzgüter als auch in einer Gesamtbetrachtung bei Einhaltung der im Einreichprojekt, im angefochtenen Bescheid und in der gegenständlichen Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen als grundsätzlich umweltverträglich zu beurteilen ist.

In jenen von den Nebenbestimmungen angesprochenen Bereichen, wo für die Realisierung von Maßnahmen andere Behörden und Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit einzubinden sind, ist klarzustellen, dass davon auszugehen ist, dass die zuständigen Behörden allenfalls erforderliche Maßnahmen setzen. Kompetenzrechtliche Fragestellungen können nicht Gegenstand des anhängigen Beschwerdeverfahrens sein. Unabhängig davon ist nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes im Genehmigungsverfahren davon

auszugehen, dass die vorgeschriebenen Auflagen vom Bewilligungsinhaber eingehalten werden (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215).

Sollten Ereignisse eintreten, die in der Genehmigungsentscheidung nicht vorhergesehen wurden, kann dies zur Folge haben, dass zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind bzw. die Genehmigung iSd § 18b UVP-G 2000 geändert werden muss. Um einen eventuellen Handlungsbedarf zu erkennen, wurden bereits im angefochtenen Bescheid umfangreiche Monitoringmaßnahmen vorgeschrieben, die teilweise in der Detailgenehmigung noch näher - etwa hinsichtlich konkreter Zuständigkeiten - zu schärfen und zu konkretisieren sein werden. Verwiesen wird auch auf § 19 Abs. 2 Eisenbahngesetz, wonach ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

Schließlich ist abermals darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Grundsatzgenehmigung handelt und die nähere, detaillierte Ausgestaltung des Vorhabens hinsichtlich seiner nicht unmittelbar umweltrelevanten Merkmale in den noch durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren (primär im eisenbahnrechtlichen Verfahren) unter Beachtung des durch die gegenständliche Entscheidung vorgegebenen Rahmens zu determinieren sein wird.

4 Zur Unzulässigkeit der Revision:

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen vor, zumal der vorliegende Fall vor allem im Bereich der Tatsachenfragen anzusiedeln ist. Zum Nichtvorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung bei eindeutiger Rechtslage etwa VwGH 01.08.2017, Ra 2015/06/0087, mwN. Die vom Bundesverwaltungsgericht im Einzelfall vorzunehmende Beweiswürdigung ist - soweit diese nicht unvertretbar ist - nicht revisibel (z.B. VwGH 19.04.2016, Ra 2015/01/0002; 23.02.2016, Ra 2016/01/0012, mwN).