

TE Bvwg Erkenntnis 2019/3/27 W113 2195154-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 27.03.2019

Entscheidungsdatum

27.03.2019

Norm

AVG §14 Abs1
AVG §15
AVG §44
AVG §53 Abs1
AVG §59 Abs1
AVG §7 Abs1
B-VG Art. 133 Abs4
EisbG §31a
UVP-G 2000 §17 Abs1
UVP-G 2000 §17 Abs3
UVP-G 2000 §24f Abs1
UVP-G 2000 §39
UVP-G 2000 §40 Abs1
UVP-G 2000 Anh. 1 Z10
VwGVG §24 Abs1
VwGVG §28 Abs1
VwGVG §28 Abs2

Spruch

W113 2195154-1/27E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch die Richterin Mag. Katharina DAVID als Vorsitzende und die Richter Dr. Silvia KRASA und Mag. Gernot ECKHARDT als Beisitzer über die Beschwerden von XXXX , XXXX und XXXX , alle vertreten durch die Rechtsanwälte Mandl GmbH, gegen den Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 01.03.2018, Zl. Ib-615-2015/0001-503, betreffend die UVP-Genehmigung für das Vorhaben " XXXX , Nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung des Streckenabschnittes Lustenau - Lauterach" nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

A)

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

B)

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

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 18.04.2016 beantragte die XXXX (mitbeteiligte Partei) die Genehmigung des Vorhabens "Nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung des Streckenabschnittes Lustenau - Lauterach" nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G 2000).

2. Mit angefochtenem Bescheid der Vorarlberger Landesregierung (belangte Behörde) vom 01.03.2018 wurde dem Antrag unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen gemäß § 17 iVm § 24f, § 39 sowie Anhang 1 Z 10 lit. a UVP-G 2000 stattgegeben und Einwendungen von Parteien zurück- oder abgewiesen.

3. Dagegen erhoben XXXX, XXXX und XXXX, alle vertreten durch die Rechtsanwälte Mandl GmbH (Beschwerdeführer), Beschwerde. Sie beantragten die Abweisung des gegenständlichen Vorhabens wegen wesentlichen Verfahrensfehlern und inhaltlicher Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides.

Sie brachten die Verletzung von Verfahrensvorschriften wie der Begründungspflicht gemäß 60 AVG, der Pflicht zur Ermittlung des maßgeblichen Sachverhalts nach § 37 AVG, des Bestimmtheitsgebotes von Auflagen nach § 59 AVG sowie die nicht ordnungsgemäße Abfassung der Verhandlungsschrift vor. Weiters wurde der Vorwurf einer Befangenheit des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb eingewendet. Schließlich relevierten sie eine unrichtige rechtliche Beurteilung in folgenden Punkten:

- * Die theoretische Kapazitätsgrenze der Bahnstrecke sei die maßgebliche Beurteilungsgrundlage und nicht die Prognose des eisenbahntechnischen Gutachtens.
- * Die angestellten Prognoserechnungen seien falsch und sei sowohl der Prognosehorizont als auch der Prognoseraum zu kurz bzw. eng gefasst.
- * Die Zahlen hinsichtlich der Potenzialanalyse für die Haltestelle Lauterach-West seien falsch.
- * Der Halbstundentakt zwischen Lustenau und St. Margarethen und damit das Projektziel sei bereits realisiert.
- * Im Projekt und dem eisenbahntechnischen Gutachten fänden sich mehrfach Divergenzen zwischen angegebenen Zahlen, woraus sich eine Unschlüssigkeit ergebe.
- * Auflagen würden vorsehen, dass Nachbarn nur eine Förderung für Schallschutzfenster bekämen. Damit würde das Immissionsminimierungsgebot verletzt.
- * Die Grenzwerte der SchIV würden nur Mindeststandards darstellen und seien in diesem konkreten Einzelfall zu unterschreiten.
- * Die Auflagen aus dem Fachbereich Lärmschutz seien untauglich, da durch die Heranziehung eines längenbezogenen Schallleistungspegels die Spitzenwerte weit darüber liegen könnten, was gesundheitsbeeinträchtigende Folgen hätte.
- * Die Beschwerdeführer kritisierten auch den Modus Operandi zur Feststellung einer Lärmbelästigung, da nicht ausreichend vorgeschrieben sei, was im Fall einer Überschreitung zu tun sei.
- * Der schalltechnische Sachverständige habe die Fixierung eines höchsten Schallpegels angeregt und letztlich die Untertunnelung der Strecke gefordert. Er weise auch darauf hin, dass durch das Betriebsprogramm 2025+ die Grenzwerte für die Nachtzeit bezogen auf die SchIV maßgeblich überschritten werden würden. Dies alles zeige, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig sei.

Die Beschwerdeführer beantragten der Beschwerde Folge zu geben und den Vorhabensantrag abzuweisen. In eventu möge der Bescheid behoben und zur neuerlichen Erlassung eines Bescheides an die belangte Behörde zurückverwiesen werden.

4. Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens mit Schreiben vom 09.05.2018 vor und gab in einem an, dass die Beschwerde aus ihrer Sicht abzuweisen wäre. Sie nahm auch Stellung zu den einzelnen Beschwerdepunkten.

5. Die mitbeteiligte Partei erstattete zu der Beschwerde eine Stellungnahme mit Schreiben vom 01.06.2018 und beantragte die Abweisung der Beschwerde. Die Marktgemeinde Lauterach erstattete mit Schreiben vom 14.06.2018 eine Stellungnahme, in der sie ebenfalls die Abweisung der Beschwerden fordert, da das Vorhaben aus ihrer Sicht wichtig für die Region sei.

6. Seitens des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) wurden im Beschwerdeverfahren Sachverständige für die Fachbereiche Humanmedizin, Lüthygiene, Erschütterungstechnik, Eisenbahnbetrieb und Schalltechnik bestellt bzw. beigezogen. Die entsprechenden Gutachten wurden zeitgerecht vor Durchführung der Beschwerdeverhandlung an die Verfahrensparteien übermittelt.

7. Dazu erstatteten die Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 14.02.2019 eine Stellungnahme.

8. Ein schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 28.02.2019 wurde den Parteien ebenso wie die Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 14.02.2019 übermittelt.

9. Am 19.03.2019 wurde die mündliche Beschwerdeverhandlung durchgeführt und wurden im Wesentlichen die einzelnen Fachgutachten sowie die Sach- und Rechtsfragen erörtert. Am Ende der Beschwerdeverhandlung wurde der Schluss des Ermittlungsverfahrens verkündet.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

Die Feststellungen ergeben sich aus dem Verwaltungsakt, der Beschwerde und den Stellungnahmen und Gutachten im Beschwerdeverfahren sowie der mündlichen Beschwerdeverhandlung vom 19.03.2019.

1.1. Zum Verfahrensrecht und Sonstigem

1.1.1. Zum Einwand, die behördliche Verhandlungsschrift sei unvollständig

Dazu ist festzustellen, dass sich im Beschwerdeverfahren keine Hinweise ergaben, wonach die Verhandlungsschrift nicht den Verlauf und Inhalt der mündlichen Verhandlung wiedergibt. Im Gegenteil ist von der Richtigkeit der Verhandlungsschrift auszugehen.

Dies ergibt sich aus den Verfahrensakten und den nachvollziehbaren Angaben der belangten Behörde im Schreiben vom 09.05.2018. Die Verhandlungsschrift wurde den Beschwerdeführern nach der Verhandlung samt allen Beilagen zugestellt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Diese brachten keine Einwendungen zur Verhandlungsschrift vor.

Im Beschwerdeverfahren wurden die von den Beschwerdeführern ins Treffen geführten Sachverständigen (mit Ausnahme der Fachbereiche Naturschutz [für diesen Fachbereich wurde im Beschwerdeverfahren kein Sachverständiger benötigt] und Humanmedizin [für diesen Fachbereich wurde ein vom Behördenverfahren verschiedener Sachverständiger bestellt]) befragt, ob sie in der Verhandlung ihre Gutachten wesentlich ergänzt haben. Die Sachverständigen gaben übereinstimmend an, dass die Verhandlungsschrift ihre jeweiligen Angaben in der Verhandlung richtig und vollständig wiedergibt.

Insbesondere gab der von den Beschwerdeführern wiederholt angesprochene Amtssachverständige für Schalltechnik in seinem Gutachten vom 14.01.2019 an, seine Ausführungen in der Behördenverhandlung erfolgten in Kenntnis des Gutachteninhaltes möglichst entsprechend den darin getätigten Ausführungen und meines Erachtens ohne verfahrensrelevante Abweichungen oder Ergänzungen. [...] Die unterstellte geänderte Wiedergabe oder Ergänzung der Gutachteninhalte werden jedenfalls entschieden zurückgewiesen. [...] Offenbar haben die BF einige zusammengefasst formulierte fachliche Ausführungen missverstanden. Mehrfach zeigt sich in der gesamten Beschwerde, dass Textabschnitte aus ihrem Zusammenhang gerissen und als Argument gegen eine Umweltverträglichkeit des Projektes in den Raum gestellt werden. [...].

Die Angaben der Sachverständigen (Schalltechnik und Erschütterungstechnik) erweisen sich als weitaus schlüssiger und plausibler als die Behauptungen der Beschwerdeführer. Dies gilt auch für die Fachbereiche Naturschutz und

Humanmedizin; hier wird den vor diesem Hintergrund glaubwürdigen Angaben der belangten Behörde im Schreiben vom 09.05.2018 gefolgt.

Bestärkt wird die Annahme der korrekten Erstellung der Verhandlungsschrift auch durch die Tatsache, dass die Beschwerdeführer nach Zustellung der Verhandlungsschrift keine Protokollrügen erstattet haben und sich der gesamte Behördenakt durch eine außergewöhnliche Strukturiertheit und Vollständigkeit auszeichnet. Der Vorwurf erweist sich letztlich als in sich unschlüssig, gibt der Beschwerdeführervertreter doch an (z.B. Schriftsatz vom 14.02.2019, S. 8-9), dass er während der Erörterung von mehreren Gutachten gar nicht anwesend war und daher auch nicht wisse, was nicht protokolliert worden sei.

1.1.2. Zum Vorwurf der Befangenheit der Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und konstruktiver Ingenieurbau

Im Beschwerdeverfahren ergaben sich keine Hinweise auf eine Befangenheit der XXXX GmbH bzw. XXXX oder Anhaltspunkte dafür, dass eine unparteiische Begutachtung durch diese nicht vorliegt.

Die von der belangten Behörde im Verfahren zur Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb und konstruktiver Ingenieurbau bestellte XXXX GmbH bzw. XXXX wurden von der mitbeteiligten Partei im Zeitraum 2016-2018 15-mal beauftragt, ein § 31a-Gutachten nach dem EisbG zu erstellen. Gleichzeitig wurden 68 Gutachten für das BMVIT und 4 Gutachten für Andere erstattet. Dies ergibt sich aus den nachvollziehbaren Angaben im angefochtenen Bescheid, die wiederum auf Erhebungen des behördlichen Verfahrens beruhen (insbesondere Anfrage der belangten Behörde beim BMVIT und XXXX vom 31.01.2018 und 02.02.2018). Diese Erhebungen werden von den Beschwerdeführern nicht bestritten oder widerlegt und erweisen sich als glaubwürdig.

In der Beschwerdeverhandlung gab der Sachverständige XXXX zudem glaubwürdig folgende prozentuelle Aufteilung seiner Sachverständigentätigkeit bzw. der Sachverständigentätigkeit der XXXX GmbH an:

2016: 58,2 % BMVIT; 32,5 % XXXX ; 7,6 % XXXX ; 1,7 % Sonstiges; somit insgesamt 32,5 % XXXX und 67,5 % Anderes.

2018: 36,6 % BMVIT; 27,5 % XXXX ; 13,7 % XXXX ; 15,1 % XXXX ; 3,2 % XXXX ; 3,9 % Sonstiges, somit insgesamt 27,5 % XXXX und 72,5 % Anderes.

Sowohl der Sachverständige XXXX als auch die mitbeteiligte Partei bestätigten in der Beschwerdeverhandlung (vgl. VH-Schrift 19.03.2019, S. 4), dass sämtliche Tätigkeiten dieser Sachverständigen für die XXXX aus der Erstellung von § 31a-Gutachten bestanden. Weder XXXX noch XXXX GmbH traten jemals als Projektanten der XXXX in Erscheinung. Ein Abhängigkeitsverhältnis zur XXXX wurde vom Sachverständigen XXXX ebenso wie von der mitbeteiligten Partei glaubwürdig verneint.

Die Unbefangenheit der genannten Sachverständigen ergibt sich aus dem angefochtenen Bescheid und den glaubwürdigen Angaben von XXXX in der Beschwerdeverhandlung und seinem Gutachten vom 02.11.2018. Die Behauptung der Beschwerdeführer, es liege eine finanzielle Abhängigkeit der Sachverständigen von der mitbeteiligten Partei vor, blieb unbelegt und erhärtete sich insbesondere vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen nicht. Die verfahrensrechtliche Rüge der Beschwerdeführer, dass die entsprechenden Zahlen erst in der Beschwerdeverhandlung erhoben wurden, geht schon deswegen ins Leere, weil die maßgeblichen Erhebungen bereits im behördlichen Verfahren stattfanden (vgl. Ausführungen oben) und der Sachverständige XXXX zudem im Vorfeld der Gutachtenserstattung zum Vorliegen einer Befangenheit befragt wurde (vgl. Pkt. 1 des Gutachtens vom 02.11.2018).

1.1.3. Zur Einwendung betreffend die ökologische Bauaufsicht

Den Beschwerdeführern erscheint zu unklar, was die gemäß dem Bescheid auf S. 3 zu beauftragende ökologische Baubegleitung (bzw. auch Bauaufsicht genannt) tatsächlich zu machen habe. Eine Unbestimmtheit ist hier nicht erkennbar.

Dazu genügen exemplarische Verweise auf die Unterlagen der UVE und den Bescheid, wo von der ökologischen Baubegleitung bzw. Bauaufsicht zu erfüllende Aufgaben genannt werden (Bescheid S. 63: [...] Überprüfung durch die ökologische Bauaufsicht [...]; UVE, Bericht Luft und Klima S. 78: "[...] Die Einhaltung der Maßnahmen sowie deren sachgerechte Umsetzung werden durch die ökologische Baubegleitung, [...]). Schließlich ist gemäß Auflage 4 des Fachbereichs Lüthygiene vorgeschrieben, dass die mitbeteiligte Partei die für die ökologische Baubegleitung vorgesehenen Aufgaben in einem Pflichtenheft konkret zu beschreiben hat.

1.2. Zum Fachbereich Eisenbahnbetrieb

1.2.1. Zum Einwand, die Nullvariante wäre zu bevorzugen

Das Vorhaben Nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung des Streckenabschnittes Lustenau - Lauterach dient gemäß der Projektbeschreibung vor allem der Attraktivierung des Nahverkehrs auf der Eisenbahn-Strecke zwischen St. Margrethen (CH) und Lauterach. Wesentliche Elemente des Vorhabens sind eine Takterhöhung im Regionalverkehr St. Margrethen - Bregenz, ein Zweistundentakt im Fernverkehr Zürich - St. Gallen - Bregenz - Lindau - München, eine Fahrzeitverkürzung auf 30 Min. zwischen St. Gallen und Bregenz und der Umbau der Haltestelle Hard/Fußsach sowie der Neubau der Haltestelle Lauterach-West. Kernpunkt des beantragten Vorhabens ist die Zulegung eines zweiten Gleises auf der bestehenden Strecke zwischen Lauterach und Hard (km 6,36 und km 8,41). Dies ermöglicht die Begegnung von Zügen auf der Strecke und damit eine Verdichtung des Regionalverkehrs. Die Strecke St. Margrethen - Lauterach stellt eine wichtige Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz dar und ist Teil des Europäischen Fernverkehrsnetzes zwischen Zürich und München.

Zur Nullvariante ergibt sich aus dem Projekt folgende allgemeine

Gegenüberstellung:

Nachteile Nullvariante: keine Realisierung des Halbstundentakts St. Margrethen - Bregenz und keine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, weiterhin hohe EMF-Werte, allenfalls höhere Erschütterungen mangels Unterschottermatten, abschnittsweise höhere Lärmbelastungen mangels Lärmschutzwänden, höheres Risiko für Grundwasser mangels verbesserter Abdichtung.

Vorteile Nullvariante: weniger Flächenverbrauch, keine Eingriffe in Oberflächen-/ Grundwasserkörper, keine Eingriffe in Lebensräume und Tiere und Pflanzen, keine Eingriffe in Sach- und Kulturgüter, abschnittsweise geringere Lärmbelastungen durch geringere Fahrgeschwindigkeiten und niedrigere Verkehrsfrequenzen.

Zur Alternativenprüfung allgemein ergibt sich aus dem Projekt zusammengefasst folgendes:

Die Konsenswerberin ist in den Einreichunterlagen ihrer Pflicht zur Vornahme einer Alternativenprüfung nachgekommen (§ 6 Abs. 2 UVP-G). Kernpunkt des beantragten Vorhabens ist die abschnittsweise Zulegung eines zweiten Streckengleises an einer bestehenden Eisenbahnstrecke. Aufgrund der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und dem bestehenden räumlichen Umfeld (Siedlungsgebiete bzw. Natura 2000-Gebiet) sind nach Darstellung der Konsenswerberin großräumige Alternativen nicht oder nur mit einem erheblichen technischen Mehraufwand und erheblichen Beeinträchtigungen machbar. Darüber hinaus hätte dies zur Folge, dass insofern ein größerer Eingriff erfolgen würde, als statt einem Ausbau ein Neubau erfolgen müsste.

Die im Behördenverfahren beigezogenen Sachverständigen beurteilten diese Angaben sowohl zur Nullvariante als auch zur Alternativenprüfung als nachvollziehbar und sind die Beschwerdeführer dem nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Die Beschwerdeführer brachten wiederholt vor, dass der Zweck des Ausbaus, nämlich die Attraktivierung des Nahverkehrs und die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Lustenau und St. Margrethen (gemeint wohl: Bregenz und St. Margrethen) bereits mit der Bestandstrecke erreicht werden könne bzw. bereits erreicht sei, weshalb die Nullvariante zu bevorzugen wäre. Durch Beilagen zur Beschwerde, nämlich Auszügen aus den aktuellen Fahrplänen, versuchen sie diese Behauptungen zu belegen. Dazu ist festzuhalten, dass laut der Projektbeschreibung nicht nur die Attraktivierung und Verdichtung des Nahverkehrs, sondern auch des Fernverkehrs erreicht werden soll. Diese Einwendungen der Beschwerdeführer gehen daher von vornherein ins Leere bzw. ist den Beschwerdeführern sogar zuzustimmen, wenn sie der mitbeteiligten Partei unterstellen, sie beantrage das Vorhaben nicht nur wegen der Attraktivierung des Personennahverkehrs.

Im Übrigen ergibt sich nicht nur aus den Projektunterlagen und dem § 31a-Gutachten, sondern hat auch der im Beschwerdeverfahren bestellte Sachverständige für Eisenbahnbetrieb plausibel angegeben, dass derzeit eine Errichtung des Nahverkehrs im Halbstundentakt unter Berücksichtigung des Gesamtzugverkehrs im prognostizierten Mischverkehr ohne das Vorhaben nicht möglich ist. Nur ein Schnellbahnbetrieb (Inselbetrieb zwischen St. Margrethen-Lustenau-Bf. Bregenz) ist derzeit möglich. Die maximale (theoretische) Kapazität der derzeitigen eingleisigen Strecke beträgt 6 Züge pro Stunde. Die theoretische Kapazität wird nach den plausiblen Angaben des Sachverständigen für

Eisenbahnbetrieb aber niemals für den realen Betrieb herangezogen, da die Betriebsqualität dabei schlecht ist. Die prognostizierte Verkehrsfrequenz der beantragten Strecke (Sensitivitätsanalyse 2025+) beträgt 7,5 Züge bzw. 6,7 Züge (Betriebsprogramm 2025+) pro Stunde.

Die Behauptung der Beschwerdeführer, der Halbstundentakt sei bereits jetzt möglich bzw. sogar verwirklicht, entspricht damit nicht den Tatsachen. Wenn die Beschwerdeführer im Schreiben vom 14.02.2019 und auch in der Beschwerdeverhandlung (vgl. VH-Schrift 19.03.2019, S. 12) meinen, die theoretische Kapazität entspreche immer der realen Kapazität, missinterpretieren sie die plausiblen Angaben des Sachverständigen (vgl. die detaillierteren Ausführungen auf den nächsten Seiten).

Wenn die Beschwerdeführer noch behaupten, der Halbstundentakt sei auch unter Berücksichtigung des Mischverkehrs möglich, wenn die mitbeteiligte Partei leichte Änderungen der betrieblichen Organisation der Fahrpläne vornehme, bleibt dies unbelegt und unbegründet, weshalb mangels Relevanz darauf nicht weiter einzugehen ist.

Als weiteres Argument, das für die Nullvariante spreche, verweisen die Beschwerdeführer auf vermeintliche Unschlüssigkeiten im Projekt bzw. den im Verfahren eingeholten Gutachten: Danach betrage die theoretische Kapazität der Bestandstrecke 145 Züge (vgl. z.B. Schreiben der mitbeteiligten Partei vom 24.10.2017). Die prognostizierte Kapazität gemäß dem Betriebsprogramm 2025+ betrage für die Strecke Lauterach-West - Lustenau 115 Züge bzw. nach der Sensitivitätsanalyse 2025+ maximal 131 Züge. Denklogisch könne man daher mit der derzeit möglichen Kapazität das Auslangen finden. Der Sachverständige hätte, so die Beschwerdeführer, eine Kapazität von 5,2 Züge/h, also 125 Zügen, pro Tag angenommen, die mitbeteiligte Partei gehe aber von 145 Zügen aus. Schließlich komme der Sachverständige auf 240 Züge pro Tag (prognostizierte Kapazität), man benötige aber nur 131 maximal. Das alles sei unschlüssig.

Was den Vergleich der theoretisch möglichen Kapazität der Bestandstrecke mit der nach dem Betriebsprogramm 2025+ prognostizierten Kapazität betrifft, ist auf die aufschlussreichen Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in seinem Gutachten vom 02.11.2018 zu verweisen:

* 145 Züge ohne Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach in 24 h. Das entspricht einer "theoretischen Kapazität" mit ausreichender (schlechter) Betriebsqualität von 6 Züge/h. Bei 77 Zügen in 24 h spricht man von einer "realen Kapazität" mit sehr guter Betriebsqualität mit 3,2 Züge/h. siehe ergänzendes Schreiben "Kapazitätsanalyse Streckenabschnitt Lustenau-Lauterach" der XXXX vom 24.10.2017.

* 115 Züge Betriebsprogramm 2025+ mit Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach Süd in 24 h. Der maßgebliche Zeitraum zur Beurteilung ist jedoch die Hauptverkehrszeit zwischen 6-19 h mit 87 Zügen in 13 Stunden, entspricht 6,7 Züge/h. Siehe Tabelle 10 aus UVE und Tabelle 2 des Betriebkonzeptes. Die "realen Kapazität" mit sehr guter Betriebsqualität liegt bei 96 Züge/Tag, entspricht 7,4 Züge/h. Siehe ergänzendes Schreiben "Kapazitätsanalyse Streckenabschnitt Lustenau-Lauterach" der XXXX vom 24.10.2017.

* 131 Züge Betriebsprogramm 2025+ mit Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach Süd inklusive Nahverkehrszüge St. Margareten-Dornbirn in 24 h.

Der maßgebliche Zeitraum zur Beurteilung ist jedoch die Hauptverkehrszeit zwischen 6-19 h mit 97 Zügen in 13 Stunden, entspricht 7,5 Züge/h. Mit 7,5 Züge/h entspricht das grundsätzlich der "realen Kapazität" mit sehr guter Betriebsqualität. Siehe Tabelle 11 aus UVE und Tabelle 4 des Betriebkonzeptes bzw. ergänzendes Schreiben "Kapazitätsanalyse Streckenabschnitt Lustenau-Lauterach" der XXXX vom 24.10.2017. Die "theoretische Kapazität" mit ausreichender (schlechter) Betriebsqualität liegt bei 10 Züge/h. Dazu ziehen wir die Angaben des Zeit-Wegdiagrammes unter Pkt. 3 - Anforderungen an die Infrastruktur - siehe Seite 6 der weiterführenden Unterlagen der betrieblichen Grundlagen heran.

* Mit einer "theoretischen Kapazität" mit ausreichender (schlechter) Betriebsqualität von 6 Züge/h, kann das Ziel des Betriebsprogramm 2025+ mit 6,7 Züge/h bzw. Betriebsprogramm Sensitivitätsanalyse 2025+ (inklusive Nahverkehrszüge St. Margareten-Dornbirn) mit 7,5 Züge/h nicht erreicht werden.

* Der eisenbahnbautechnische Sachverständige ging beim Betriebsprogramm 2025+ ohne Ausbau der Infrastruktur in der Hauptverkehrszeit (6-19 h) von 68 Zügen ohne Dienstzüge aus. Das ergibt 5,2 Züge/h. Allerdings sollten Dienstzüge im Fahrplangefüge berücksichtigt werden. Mit Berücksichtigung der 3 Dienstzüge in der Hauptverkehrszeit (in Summe

71 Züge) ergibt dieses 5,5 Züge/h. 125 Züge sind daher nicht heranzuziehen. Siehe Tabelle 9 aus UVE und Tabelle 3 des Betriebskonzeptes.

* Die theoretische Kapazität, ohne Ausbau mit 145 Züge/Tag bzw mit Ausbau von 240 Züge/Tag ist für eine sehr gute Betriebsqualität nicht heranzuziehen.

[...]

Die angeführten Zahlen zeigen einerseits die Abhängigkeit zwischen Infrastruktur und Fahrplangefüge andererseits die Auswirkungen der Betriebsqualität auf die Kapazität.

Eine Theoretische Kapazität darf nie für einen Regelfahrplan herangezogen werden und dient nur zur Bewältigung von nicht planbaren Verkehren.

Im Regelfall trachtet man das Betriebsprogramm der realen Kapazität anzupassen um eine sehr gute Betriebsqualität zu erreichen.

Der Sachverständige erläuterte somit im Kern, dass zwischen theoretischer und realer Kapazität zu unterscheiden ist. Mit der von den Beschwerdeführern ins Treffen geführten theoretischen Kapazität kann das Ziel des Betriebsprogramms 2025+ mit einer realen Kapazität nicht erreicht werden. Divergenzen und Unschlüssigkeiten des Projektes oder der Gutachten waren somit nicht zu erkennen.

Die Beschwerdeführer verneinen auch, die Haltestelle Lauterach-West sei entbehrlich. Zu Alternativen der Situierung dieser Haltestelle ergibt sich aus dem Projekt:

Die Haltestelle Lauterach-West soll ein zusätzliches Siedlungsgebiet für den Bahnverkehr erschließen. Dadurch ist eine zentrale Lage im Siedlungsgebiet von Bedeutung. Eine Situierung am westlichen Rand des Siedlungsgebietes würde das Einzugsgebiet der Haltestelle stark reduzieren und die Zweckmäßigkeit der Haltestelle beeinträchtigen.

Aus bahnbetrieblicher Sicht ist es laut Konsenswerberin erforderlich, nach der Verkehrsstation die beiden Weichenverbindungen anzuordnen, um beide Bahnsteige im Gleiswechselbetrieb mit Regelgleis und Gegengleis bedienen zu können und die Zugkreuzungen abzuwickeln.

Bei einem gänzlichen Entfall der Haltestelle würden die Zielsetzungen des Projektes und eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs nicht erreicht werden.

Weiters ermöglicht die Haltestelle eine Entlastung der bereits hoch ausgelasteten Nahverkehrszüge auf der Rheintalachse in der HVZ, so dass insgesamt der Kundenkomfort steigt und damit die Attraktivität des Verkehrsmittels vergrößert wird. Dieser Zusatznutzen könnte ohne Haltestelle nicht generiert werden.

Den Beschwerdeführern erscheint die dabei zu Grunde gelegte Potentialanalyse unrichtig. Durch den Vergleich von Kartenmaterial aus Google Maps (1980 bis 2017) gelangen die Beschwerdeführer zur Annahme, dass im Zeitraum von 37 Jahren im Einzugsgebiet 85 Einfamilienhäuser und 17 Mehrfamilienhäuser errichtet worden seien. Eine Vergrößerung des Einzugsgebiets an Personen um 10 % jährlich könne daher nur unrichtig sein.

In der Potentialanalyse, von der mitbeteiligten Partei mit Schreiben vom 29.09.2016 vorgelegt und mit E-Mail vom 28.09.2017 aktualisiert, wird von der Vergrößerung des Einzugsgebiets von 2015 bis 2025 und von 2025 bis 2035 um 10 % ausgegangen. Dabei wurde auf eine ÖROK-Bevölkerungsprognose Bezug genommen. Es geht hier um eine Bevölkerungszunahme im Zeitraum von jeweils 10 Jahren und demnach nicht jährlich. Die Beschwerdeführer unterliegen mit diesem Einwand daher einem Irrtum. Die Darlegung einer Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit einer Haltestelle Lauterach West wurde mit dieser Potentialanalyse plausibel dargelegt und sind die Beschwerdeführer dem nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten (vgl. VH-Schrift 26.-27.09.2017, S. 12, wo einem Beschwerdeführer von der mitbeteiligten Partei sogar angeboten wurde, die Daten mit ihm gemeinsam zu prüfen; vgl. im Übrigen die rechtlichen Ausführungen dazu).

1.2.2. Zum Einwand der falschen Prognose

Die Beschwerdeführer monierten, der Untersuchungsraum sei zu gering und der Prognosezeitraum zu kurz bemessen gewesen. Dazu ist festzustellen, dass sowohl die Bemessung des Untersuchungsraums als auch des Prognosezeitraums angemessen, korrekt und dem Stand der Technik entsprechend gewählt wurden.

Der Prognosehorizont (Prognose 2025+) wurde seitens der mitbeteiligten Partei laut Angabe im Bescheid mit rund 10

Jahren angesetzt. Der Baubeginn war mit 2018 und die Inbetriebnahme mit 2020 geplant (siehe UVE, Einreichprojekt, Zusammenfassender und ergänzender Bericht, S. 28) - eine wesentliche Verzögerung durch die Dauer des Behörden- bzw. Beschwerdeverfahrens ist nicht zu erwarten. Der Prognosezeitraum wurde somit mit 5 Jahren ab Inbetriebnahme bzw. 10 Jahren (etwa ab Einreichung des Vorhabens) angesetzt.

Der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb hat den gewählten Prognosehorizont nicht als zu kurz, sondern ausreichend erachtet (vgl. VH-Schrift 19.03.2019, S. 12).

Auch der Untersuchungsraum wäre nach dem Vorbringen der Beschwerdeführer zu gering gewählt. Die Lärmbelastungen und die Belastung durch Erschütterungen würden weiter als im Umfeld von 500 m von der Eisenbahnstrecke entfernt negativ gesundheitsbeeinträchtigend sein. Die Beschwerdeführer verabsäumten für diesen Einwand eine substantiierte fachliche Begründung vorzulegen. Festzustellen ist im Ergebnis, dass der Untersuchungsraum ausreichend groß gewählt wurde.

Dabei erwiesen sich die Ausführungen der belangten Behörde auf S. 152-153 als schlüssiger als das Vorbringen der Beschwerdeführer:

Für die Beurteilung der verkehrsbedingten Umweltauswirkungen war die Abgrenzung des Untersuchungsraumes in eisenbahnbetrieblicher Hinsicht von Relevanz. Diesbezüglich kam der eisenbahnbetriebliche SV zum Ergebnis, dass der in der UVE gewählte Ansatz der Begrenzung des Untersuchungsraumes mit den Knoten Bahnhof Bregenz, Güterterminal Wolfurt und Lustenau angemessen und ausreichend sei. Dies war Grundlage für die fachspezifische Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die einzelnen Teilgebiete, welche von sämtlichen dem Verfahren beigezogenen SV als ausreichend erachtet wurde.

Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, die Verletzung welcher subjektiven Rechte die Beschwerdeführer damit geltend machen wollen. Da sie im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabens (vgl. Bild unter Pkt. 1.3.2. unten) wohnhaft sind, sind sie ohnehin vom Untersuchungsraum erfasst.

Schließlich bekämpfen die Beschwerdeführer die Prognose insofern als falsch, als mit einer weitaus höheren Zuganzahl zu rechnen sei. Im Behördenverfahren wurde daher die Überprüfung der Prognoserechnung durch einen unabhängigen Sachverständigen gefordert.

Hier ist auf die schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in seinem Gutachten im Beschwerdeverfahren vom 02.11.2018 zu verweisen, wonach das Betriebsprogramm 2025+ auf Prognosedaten beruht, die dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechen. Aufgrund der Dynamik der Rahmenbedingungen von Prognosen, so der Sachverständige weiter, kann aus dem Betriebsprogramm 2025+ nicht abgeleitet werden, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen. Das ist nach Ansicht des erkennenden Senates ebenso plausibel, handelt es sich bei einer Prognose doch um eine Vorhersage, die eben mit einer bestimmten oder unbestimmten Wahrscheinlichkeit eintritt. Wesentlich ist - und steht auf Grund der gutachterlichen Ausführungen außer Zweifel - dass diese Prognose dem Stand der Technik entsprechend erstellt wurde und plausible Daten dafür verwendet wurden. Zudem gab die mitbeteiligte Partei in der Beschwerdeverhandlung unter Verweis auf das Projekt, Teilbericht Betriebskonzept, B020102, an, dass die dargestellte Prognose aus fachlicher Sicht das wahrscheinlichste Szenario darstellt.

Dies erweist sich auch in Zusammenschau mit dem behördlichen Gutachten von DI Rankl zur Verkehrsprognose vom 30.09.2016 als schlüssig, wo dieser zum gleichlautenden Vorbringen auf S. 15 auszugsweise so Stellung nahm: [...] Die von der Antragstellerin vorgelegten prognostizierten Zugzahlen decken sich sowohl mit dem "Schlussbericht über das zukünftige Potential des Schienengüterverkehrs im Raum Bregenz im Hinblick auf den Ausbau der Streckenabschnitte Lindau-Geltendorf und Lindau-Friedrichshafen-Ulm", erstellt im Juli 2014 von ProgTrans AG, Basel, zusammen mit der ETH Zürich, mit der Ausbauplanung von DB Netz vom Mai 2014, mit dem deutschen Bundesverkehrswegeplan 2030 den Ausbau Ulm-Lindau betreffend, sowie mit dem Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG für den Ausbau Ulm-Friedrichshafen.

Die Zahlen dieser Quellen sind vergleichbar, halten einer Querprüfung stand und sind somit nachvollziehbar.

[...] Die zu Grunde gelegten Güterverkehrszahlen sind daher ebenso wie die Prognosedaten für den Schienenpersonenverkehr plausibel.

Insgesamt bewegen sich die Einwendungen der Beschwerdeführer zur vermeintlich falschen Prognose auf einer

oberflächlichen, von Behauptungen getragenen Ebene. Ohne dies mit Beweismitteln zu untermauern oder auch nur nachvollziehbar zu begründen, behaupten sie, die Prognoserechnung sei in sich unschlüssig, nicht nachvollziehbar und beruhe auf falschen Zahlen. In der Beschwerdeverhandlung gaben die Beschwerdeführer als Beleg für diese vermeintliche Unschlüssigkeit an, dass der Titel der u.a. herangezogenen Studie ETH Zürich/ProgTrans vom Juli 2014 zeige, dass hier lediglich die Auswirkungen der Elektrifizierung auf den Güterverkehr untersucht worden seien. Dieses Vorbringen geht schon deswegen ins Leere, weil sich aus dem Inhalt der Studie als Ziel die Beschreibung der Auswirkungen des Ausbaus von Eisenbahnstrecken im grenzüberschreitenden Kontext im Raum Bregenz ergibt (vgl. VH-Schrift 19.03.2019, S. 11).

Ergänzend beurteilen die Beschwerdeführer die der Potentialanalyse für das Betriebsprogramm 2025+ zu Grunde gelegten Studien als scheinwissenschaftlich. Auf dieses Vorbringen wird mangels Auseinandersetzung auf gleicher fachlicher Ebene nicht eingegangen.

Damit gelingt es den Beschwerdeführern nicht, die nachvollziehbaren Feststellungen im Bescheid und die entsprechenden Angaben der mitbeteiligten Partei und des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb in der Beschwerdeverhandlung in Zweifel zu ziehen.

1.3. Zum Fachbereich Schalltechnik

Die Feststellungen zur Beeinträchtigung der Beschwerdeführer durch vorhabensbedingte Lärmimmissionen gründen im Wesentlichen auf den plausiblen Ausführungen des Amtssachverständigen für Schalltechnik sowie der UVE Fachbeitrag Schalltechnik.

1.3.1. Allgemeine Lärmsituation

Der Amtssachverständige für Schalltechnik gab in seinem Gutachten im Behördenverfahren allgemein an, dass in Hinblick auf die Beurteilung der Zusatzbelastungen in der Betriebsphase die Emissionsentwicklung in der Nachtzeit, in welcher der Grenzwert gegenüber am Tage um 10 dB niedriger liege, seit dem Jahr 2000 stetig steigend sei und sich für die Prognose 2025+ auf der gleichen Pegelhöhe wie in der Tagzeit bewege. Nachdem der Unterschied des Emissionspegels zwischen Tag und Nacht nur 0,7 dB betrage, sei für die Lärmbeurteilung der Betriebsphase der Nachtzeitraum relevant. Vergleiche man die Lärmentwicklung (Nacht) zwischen 2012/13 mit jener der Nullvariante 2025+, so zeige sich, dass die Zahl der Gebäudeöffnungen mit einem Beurteilungspegel > 55 dB (Grenzwert SchIV) von 316 auf 1178 ansteige, wobei die Pegelzunahme allgemein zwischen 4 und 5 dB liege. Die seitens der mitbeteiligten Partei eingereichte Lärmprognose zeige, dass in Summe vom geplanten Vorhaben 5029 Gebäudeöffnungen von schalltechnischen Veränderungen betroffen seien. Die durch das Vorhaben bedingte Erhöhung der Zugfrequenzen und der Fahrgeschwindigkeit habe somit nachteilige schalltechnische Auswirkungen, wenn man bahnseitige Maßnahmen außer Acht ließe.

Positiv anzumerken sei, dass die mitbeteiligte Partei in den Lärmberechnungen in den kritischen Bereichen des Harder Bogens den Schienenbonus von -5 dB nicht einbezogen habe und in den noch engeren Bogen der Nord- und Südschleife in Lauterach in Hinblick auf nicht vollständig auszuschließendes Kurvenquietschen einen Anpassungswert von +5 dB berücksichtigt habe.

Unter Berücksichtigung der projektimmanenten bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) zeige der Vergleich zwischen der Nullvariante und der beantragten Variante einen Pegelanstieg bei 670 Öffnungen um 1 dB und bei 219 Öffnungen um 2 dB. Für 642 Gebäudeöffnungen würden sich dagegen durch das Vorhaben praktisch unveränderte Verhältnisse und für 3498 Öffnungen geringe bis deutliche Verbesserungen ergeben. Die Anzahl der Grenzwertüberschreitungen werde durch die bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen deutlich reduziert, wodurch nur 226 Öffnungen (von den 1135) noch für objektseitige Maßnahmen nach SchIV (Schallschutzfenster etc.) verbleiben würden. Der überwiegende Anteil dieser erfahre bereits derzeit Überschreitungen (wenn auch in geringerem Ausmaß). Eine Verlängerung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden scheitere zum einen an der Wirtschaftlichkeitsbewertung nach der SchIV, zum anderen an orts- und landschaftsbildlichen Argumenten. Dennoch, unter Annahme der Umsetzung der Lärmschutzwände sowie der objektseitigen Maßnahmen an den verbleibenden 226 Gebäudeöffnungen, sei die Einhaltung der Grenzwerte laut SchIV zu erwarten.

Im Ergebnis sei bei plan- und beschreibungsgemäßer Umsetzung und Einhaltung der empfohlenen Auflagen in der Bauphase mit teilweise hohen, in der Betriebsphase mit kleinräumig gering negativen, zu einem überwiegenden Teil aber eindeutig positiven Auswirkungen für die Wohnnachbarschaft zu rechnen.

Festgestellt werden kann für die allgemeine vorhabensbedingte schalltechnische Situation somit, dass es insbesondere in der Nachtzeit zu vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen kommen wird und dass diese durch bahnsseitige Schallschutzmaßnahmen und objektseitige Schallschutzmaßnahmen soweit hintangehalten werden können, dass es zu einem Großteil sogar zu Verbesserungen kommt und zu einem kleinen Teil zumindest die durch die SchIV vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden. Wesentlich anzumerken ist, dass gegenständlich eine Einzelfallbeurteilung stattgefunden hat (vgl. UVE, Fachbereich Lärm, S. 63). Darüberhinausgehend haben es die beiden Amtssachverständige des Behördenverfahrens (Schalltechnik und Humanmedizin) für erforderlich erachtet, ein Schutzniveau betreffend Lärmimmissionen zu fordern, das über die Vorgaben der SchIV hinausgeht und auch in den Bescheid übernommen wurde.

1.3.2. Konkrete Lärmsituation der Beschwerdeführer

Zusammenfassend wird für die konkrete Lärmsituation der Beschwerdeführer festgestellt, dass diese derzeit schon von Schienenverkehrsgeräuschen betroffen sind. Das Vorhaben führt in Summe keinesfalls zu einer Pegelzunahme und bleiben die Grenzwerte der SchIV deutlich unterschritten. Es kommt somit zu keiner schalltechnischen Schlechterstellung durch die Umsetzung des Vorhabens.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Beschwerdeführer in der XXXX in Lauterach und somit im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabens wohnhaft sind:

Bild kann nicht dargestellt werden

Zur konkreten Lärmsituation der Beschwerdeführer befragt, verwies der Amtssachverständige für Schalltechnik, der bereits im Behördenverfahren tätig war, im Gutachten vom 14.01.2019 zunächst auf folgende Tabellen der UVE. Diese wurden von ihm dahingehend ergänzt, dass er auch die immissionsmindernde Wirkung der neu zu errichtenden Haltestelle Lauterach West berücksichtigt, die gerade für den gegenständlichen Fall von Relevanz sind:

A-bewertete Beurteilungspegel

Bild kann nicht dargestellt werden

A-bewertete kennzeichnende Pegelspitzen der Vorbeifahrten

Bild kann nicht dargestellt werden

Der Amtssachverständige führte weiter aus: Beurteilungsrelevant ist der Nachtzeitraum. Die Ergebnisse des Beurteilungspegels der Nullvariante zeigen eindeutige Überschreitungen des Grenzwertes von 55 dB in der Nacht. Durch die Schallschutzmaßnahmen wie das Bauwerk der Haltestelle Lauterach West und die Schallschutzwände werden die Grenzwerte nach SchIV eindeutig unterschritten. Die schallreduzierende Wirkung der baulichen Maßnahmen zusammen beträgt 9 dB bis 14 dB. Gegenüber der 2012/2013 bestandenen Situation ergeben sich in diesem Abschnittsbereich der Bahnstrecke ebenfalls Verbesserungen.

Für die Pegelspitzen zeigt sich ein sehr ähnliches Bild. Die kennzeichnenden Pegelspitzen für die Nullvariante bzw. die Verhältnisse 2012/2013 müssen hochgerechnet werden und sind in der letzten Spalte rechts ausgewiesen. Zum Vergleich mit den Rechenergebnissen im gegenständlichen Verfahren wurde im Jahre 2013 bei Messungen im Bereich Bahnhof Lustenau bei gleichartigen örtlichen Verhältnissen und ebenso in 28 m Abstand zur Gleisachse bevor Errichtung der Lärmschutzwand mehrfach ein maximaler Vorbeifahrtpegel knapp unter 90 dB gemessen, wobei die Geschwindigkeiten der Züge im Bereich von 30 bis 50 km/h lagen. Bei Betrachtung der hochgerechneten Werte für die Pegelspitzen der Nullvariante (siehe Tabelle oben) sind somit durch Messungen nachvollziehbar, zumal im betreffenden Streckenabschnitt bei der Haltestelle Lauterach West für den zukünftigen Betrieb höhere Geschwindigkeiten insbesondere auch für Güterzüge zugrunde gelegt sind (siehe Bescheid vom 01.03.2018, Seite 59).

Die kennzeichnenden Pegelspitzen werden in der Pegelhöhe erheblich reduziert, auch wenn deren maximale Anzahl sich nach dem Betriebsprogramm von 3 im Zustand 2012/2013 auf 9 Ereignisse bis 2025+ für die Nullvariante bzw. durch das Vorhaben erhöht. Im direkten Vergleich des Vorhabens mit der Nullvariante bleibt die Anzahl unverändert.

Der höchste errechnete Vorbeifahrtpegel im 1. Obergeschoß beträgt 81 dB, wobei voraussichtlich durch das zukünftig verkehrende geräuschreduzierte Wagenmaterial der Güterzüge (Entfall der Grauguss-Klotzbremsen) auch dieser Wert sich in den Bereich von 75 dB verringert (siehe auch Seiten 40 und 41 des Gutachtens vom 14.02.2017).

Zur ergänzenden Frage, ob es aus Sicht des Amtssachverständigen unter Bezugnahme auf die Beschwerdeführer notwendig wäre, die Grenzwerte der SchIV zu unterschreiten, gab dieser nachvollziehbar an: Die vorliegenden Ergebnisse der Immissionsermittlung zeigen, dass bei den zu berücksichtigenden Gebäudeöffnungen der BF bereits heute Schienenverkehrsgeräusche einwirken. Das Projekt führt in Summe zu einer Entlastung und keinesfalls zu einer Pegelzunahme. Die Grenzwerte der SchIV bleiben deutlich unterschritten. Weiterführende Erfordernisse drängen sich nicht auf, da keinerlei schalltechnische Schlechterstellungen durch die Umsetzung des Vorhabens ableitbar sind.

Durch diese schlüssigen Angaben ergibt sich für die Beschwerdeführer nach Umsetzung des Vorhabens (inklusive Schallschutzmaßnahmen und Haltestelle Lauterach West) für das Betriebsprogramm 2025+ als maßgeblichem Beurteilungszeitpunkt eine im Vergleich zur Ist-Situation 2012/2013 schalltechnisch verbesserte Lärmsituation.

In diesem Zusammenhang bleibt unklar, warum die Beschwerdeführer davon ausgehen, dass keine Schallschutzmaßnahmen im Projekt vorgesehen sind (vgl. Schriftsatz vom 14.02.2019, S. 9 lit. a). Im Bereich der Beschwerdeführer wirkt die Haltestelle Lauterach West sowie die geplante Lärmschutzwand schallimmissionsmindernd. Objektseitige Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter sind ebenso projektiert, allerdings profitieren die Beschwerdeführer nicht davon, weil für sie, wie bereits ausgeführt, eine schalltechnisch verbesserte Lärmsituation und eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV durch das Projekt vorliegen.

Ähnliches gilt für die Pegelspitzen. Die Einwendungen der Beschwerdeführer vermochten diesen Schlussfolgerungen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. In der Folge ist auf das Beschwerdevorbringen einzugehen:

Die Beschwerdeführer fordern die Festlegung eines max. Spitzenwertes, der nicht überschritten werden dürfe. Dabei verweisen sie auf eine Angabe im schalltechnischen Gutachten des Behördenverfahrens auf S. 40, wonach der Amtssachverständige die Fixierung eines höchsten Schallpegels angeregt, sich dabei aber nicht an der SchIV orientiert habe, obwohl es in Einzelfällen wie beispielsweise bei den Beschwerdeführern erforderlich gewesen wäre, diese zu unterschreiten. Der Amtssachverständige gab in seinem Gutachten im Beschwerdeverfahren auf S. 11-12 plausibel an, dass die Festlegung einer Grenze für kennzeichnende Schallpegelspitzen in der zitierten Stelle nicht angeregt, sondern dort geprüft bzw. hinterfragt wurde. Ergänzend führte er im Ergänzungsgutachten vom 28.02.2019 aus, dass ein Bezug der Beschwerdeführer (in ihrem Schreiben vom 14.02.2019) auf die TA-Lärm verwunderlich sei, gelte diese doch in Österreich nicht und sei auch in Deutschland nicht für Schienenwege und Eisenbahnen heranzuziehen.

Zusammenfassend ist auszuführen, dass die Beschwerdeführer dem Gutachten des schalltechnischen Amtssachverständigen hier nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Im Übrigen ist dazu auf die Ausführungen des Sachverständigen für Humanmedizin zu verweisen.

Die Beschwerdeführer behaupten, der schalltechnische Amtssachverständige habe im Behördenverfahren in seinem Gutachten auf S. 45 die Untertunnelung der Strecke für notwendig erachtet. Dazu gibt der Amtssachverständige glaubhaft an, dass diese Aussage über Tunnelbauten, die zu den im Verfahren aufgeworfenen Diskussionen über die der Beurteilung zugrunde zu legenden Zugzahlen erfolgte, eindeutig nicht für den der Begutachtung zugrunde zu legenden Verkehr des Betriebsprogrammes gilt. Tatsächlich räumten auch die Beschwerdeführer im Schreiben vom 14.02.2019 ein, dass sich die Aussage des Amtssachverständigen auf einen worst case bezog.

Wenn die Beschwerdeführer etwa ausführen, der Amtssachverständige für Schalltechnik habe im Behördenverfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass die Grenzwerte für die Nachtzeit bezogen auf die SchIV maßgeblich überschritten werden und dass in der Nachtzeit früher 316 und nach Durchführung des Vorhabens 1178 Gebäudeöffnungen von Grenzwertüberschreitungen betroffen seien, ist dem zuzustimmen. Unklar bleibt, worauf die Beschwerdeführer mit dieser Ausführung hinauswollen. Tatsächlich wird in der zitierten Stelle nämlich die Situation und Entwicklung ohne Einbeziehung der baulichen Maßnahmen bei der Haltestelle Lauterach West und ohne Schallschutzmaßnahmen, also die Situation der Nullvariante ohne Umsetzung des Vorhabens betrachtet. Diese Überschreitungen sind nach den Angaben des Amtssachverständigen mit ein Grund für die geplante Umsetzung des Projektes mit den zusätzlich einbezogenen Schallschutzmaßnahmen, aber kein Hinderungsgrund für eine positive Begutachtung.

Auch habe der Amtssachverständige, so die Beschwerdeführer, auf S. 21 des Behördengutachtens ausgeführt, dass es im Vergleich zu den Jahren 2012/2013 bei mehr Gebäudeöffnungen im Zeitpunkt 2025+ trotz bahnseitiger Maßnahmen lauter werde. Hier ist erneut auf die fachlich überzeugenden Ausführungen des Amtssachverständigen im Gutachten des Beschwerdeverfahrens auf S. 12-13 zu verweisen: Auf Seite 21 wird in einer Grafik aufgezeigt, welche Immissionsveränderungen sich durch das Vorhaben im Vergleich zur Situation 2012/2013 bei allen untersuchten 5029 Fenstern ergeben. Eine Pegelreduktion zeigt sich dort, wo Schallschutzmaßnahmen getroffen werden und eine Pegelzunahme um bis zu 6 dB zwangsläufig in allen Bereichen mit geringer oder keiner Wirksamkeit der baulichen Maßnahmen. Eine logische Veränderung aufgrund der Verkehrsentwicklung mit den Emissionsansätzen wie sie auf Seite 13 im Gutachten vom 14.02.2017 aufgezeigt werden. Nachteilig betroffen sind überwiegend weiter entfernt gelegene ruhige Wohnbereiche aber auch alle nahegelegenen Objekte für die ein bahnseitiger Schallschutz wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen wäre, sowie nicht oder nicht ausreichend wirksam ist. Dies sehe ich als ein Faktum. Alle Immissionsorte bei den Objekten der BF liegen im Bereich mit Pegelreduktionen und diese führen dort zur Einhaltung der Grenzwerte nach SchIV.

Die gutachterlichen Ausführungen des schalltechnischen Amtssachverständigen erweisen sich insgesamt als schlüssig und nachvollziehbar und sind die Einwendungen der Beschwerdeführer, die wenig fundiert und somit unsubstantiiert blieben, nicht geeignet, diese zu entkräften. Es zeigte sich, dass die Beschwerdeführer wiederholt auf einzelne Passagen im schalltechnischen Gutachten zurückgreifen und diese aus dem Zusammenhang gerissen als Argument gegen das Vorhaben vorbringen. Damit gelingt es ihnen aber nicht, ein inhaltlich überzeugendes nachvollziehbares Vorbringen zu erstatten.

1.3.3. Zur Auflage 1 Schalltechnik Betriebsphase

Gemäß Auflage 1 des Fachbereichs Schalltechnik für die Betriebsphase ist bei der Festlegung des Betriebsprogramms und beim Einsatz von Wagenmaterial die Einhaltung der im Verfahren zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Ein Bezugsparameter in der Auflage ist die Jahresbetrachtung analog dem Nachlärmindex mit der Bemessungsgröße des äquivalenten, längenbezogenen Schalleistungspegels.

Das Wort Wagenmaterial inkludiere nach dem Beschwerdevorbringen nicht den Triebwagen, es sei unklar, welche Immissionsgrenzwerte dem Verfahren zugrunde gelegt worden seien und die Jahresbetrachtung analog dem Nachlärmindex sei ebenso unklar. Zudem bewerten die Beschwerdeführer die Bemessungsgröße des äquivalenten, längenbezogenen Schalleistungspegels als ungeeignet, da die auftretenden Spitzenwerte weit darüber liegen könnten.

Dazu ist festzustellen, dass eindeutig alle Schienenfahrzeuge (inklusive dem Triebwagen) einbezogen sind, ein Fachmann für Schalltechnik diese Auflage eindeutig nachvollziehen und die notwendigen immissionsseitigen Prüfungen vornehmen kann.

Dass vom Wort "Wagenmaterial" auch der Triebwagen umfasst ist, ergibt sich bereits aus dem Wortsinn und wird vom Amtssachverständigen für Schalltechnik in seinem Gutachten vom 14.01.2019 auf S. 7 bestätigt. Das diesbezügliche Beschwerdevorbringen geht daher von vornherein ins Leere.

Zu den übrigen Einwendungen bringt der Amtssachverständige nachvollziehbar vor: Die Anwendung der Jahresbetrachtung und des Nachlärmindex sind nach den Vorschriften und Methoden der Umgebungslärmrichtlinie der EU und der in Österreich umgesetzten Vorschriften eindeutig vorgegeben.

Die Immissionsgrenzwerte, welche für alle nachbarschaftsseitigen Gebäudeöffnungen dem Verfahren zugrunde gelegt worden sind, lassen sich aus den Anlagen zum "Fachbeitrag Lärm - Bericht" entnehmen (dem Sachverständigen wurden die Daten als Excel-Tabellen zur Verfügung gestellt). Diese Grenzwerte sind, da fachlich korrekt, auch dem Gutachten des Amtssachverständigen im erstinstanzlichen Verfahren zugrunde gelegt.

Der Bezugsparameter "äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel" ist ein definierter schalltechnischer Emissionswert. Er ist eine zusammengefasste Ausgangsgröße für alle Berechnungen von Linienquellen und auf diesen können schlussendlich auch mehrere Messergebnisse rückgeführt und z.B. mit Ausgangswerten verglichen werden.

Zu den angesprochenen Spitzenwerten, die vermeintlich nicht beim herangezogenen Schalleistungspegel von 86,3 dB berücksichtigt seien, erläutert der Amtssachverständige detailliert, dass "Spitzenwerte" im Gutachten soweit erforderlich berücksichtigt wurden. Manche Pegelspitzen sind von vornherein im Ergebnis berücksichtigt (wie z.B. bei

Brücken und Übergängen oder Zügen in voller Länge mit maximaler Geschwindigkeit), manche wiederum bilden keine Beurteilungsgrundlage für betriebstypische Immissionen (wie z. B. unförmige Räder oder ein hängender Kupplungsbügel).

Insgesamt sind die Einwendungen der Beschwerdeführer nicht geeignet, diese Auflage in ihrer fachlichen Sinnhaftigkeit oder Bestimmtheit zu hinterfragen.

1.3.4. Zur Auflage 2 Schalltechnik Betriebsphase

Nach dieser Auflage sind zusätzlich zu den Maßnahmen nach SchIV auch jene Wohngebäude in die Förderung der objektseitigen Maßnahmen einzubeziehen, bei welchen im Nachtzeitraum die Immissionen durch Schienenverkehrslärm einen Beurteilungspegel von 50 dB oder mehr aufweisen und zusätzlich eine vorhabenbedingte Immissionserhöhung von mehr als 1,0 dB prognostiziert ist. Grundlage hierfür ist die von der XXXX eingereichte Liste "Berechnung zu Auflage 7 UVP.pdf".

Die Beschwerdeführer monieren wiederholt, dies sei unzulässig und projektändernd, da sie damit - weil eben "nur" eine Förderung gewährt wird - einen Teil der Maßnahmen selber bezahlen müssten.

Nach den nachvollziehbaren Angaben des Amtssachverständigen für Schalltechnik sind die Beschwerdeführer von dieser Auflage gar nicht berührt, da sie vom angesprochenen Beurteilungspegel bzw. der geforderten Immissionserhöhung nicht erfasst sind. Die Auflage ist daher von vornherein nicht geeignet, die Beschwerdeführer in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten zu verletzen. Im Übrigen ist dazu auf die Ausführungen zum Fachbereich Humanmedizin zu verweisen.

1.3.5. Zur Auflage 2 Schalltechnik Bauphase

Die Beschwerdeführer monieren die Auflage 2 des Fachbereichs Schalltechnik für die Bauphase als zu unbestimmt, weil nicht klar sei, was mit stichprobenartig gemeint sei. Auch sei unklar, welche geeigneten zusätzlichen lärmindernden Maßnahmen zu treffen seien. Festgestellt wird hierzu, dass diese Auflage soweit klar und eindeutig ist, dass ihr Vollzug durch einen Fachmann möglich ist. Zudem ist die Auflage geeignet, die Immissionsbelastung während der Bauphase zu minimieren. Die Auflage 2 lautet:

Die Baustelle ist hinsichtlich der aktuellen Geräuschauswirkungen zu überwachen und es ist wie im Bericht ausgeführt stichprobenartig ein Lärmmonitoring durchzuführen. Darüber hinaus sind jedenfalls am Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten, wie Abbrucharbeiten mit Hydraulikhammer, Baugruben und Fundamentarbeiten durch Rütteln oder Rammen, Gleisverlegearbeiten mit Schnellumbauzug etc., soweit nicht konkrete Nachweise über die Geräuschemission der eingesetzten Baugeräte vorgelegt werden, diese hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen durch Schallpegelmessungen an der Baustelle im Rahmen des Lärmmonitoring zu überprüfen. Werden die in dieser UVP festgelegten schalltechnischen Rahmenbedingungen überschritten, sind geeignete zusätzliche lärmindernde Maßnahmen zu treffen.

Dazu führt der Amtssachverständige für Schalltechnik, der bereits dem Behördenverfahren beigezogen war, in seinem Gutachten vom 14.01.2019 nachvollziehbar aus: Die Ausführung von Bauarbeiten hängt zu einem wesentlichen Teil von den Möglichkeiten und den Gerätschaften der letztendlich mit den Arbeiten beauftragten Unternehmungen ab. Auch wenn in einer Ausschreibung durch nähere konkrete Beschreibungen dem Anbieter verschiedene Fixpunkte vorgegeben werden, bleibt erheblicher Spielraum offen. Letztendlich haben dann auch noch die Jahreszeit, das Wetter etc. Einfluss darauf, wie die Arbeiten abgewickelt werden können oder müssen. Zum Beispiel entscheidet die maximale Ausladung eines Gerätes, wo dieses dann (an nur einem oder mehreren Standorten) an der Baustelle platziert werden muss. Bereits ein solcher Maschinenkennwert kann örtlich zu sehr unterschiedlichen schalltechnischen Auswirkungen und damit Maßnahmen führen.

Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Immissionsorte und sehr unterschiedlichen zeitlichen Abfolge von Bautätigkeiten ist eine umfassende und dauernde Überwachung durch Messungen weder möglich noch sinnvoll. Allein daraus ergibt sich, dass ein Monitoring nur in Form von Stichproben erfolgen kann. Auch die Anzahl der Proben oder die zeitliche Distanz zwischen Stichproben wird starken Schwankungen unterliegen. Es geht um den Immissionsschutz und hier sollte ein Fachmann den notwendigen Umfang situationsabhängig festlegen können.

Wegen der, wie erwähnt, sehr vielfältigen möglichen Ausführungsarten von Arbeiten und unterschiedlichen Maschinen lassen sich zum Zeitpunkt der Bewilligung die lärmindernden Maßnahmen nicht näher konkretisieren. Allenfalls

notwendige Maßnahmen sind zudem im Einzelfall und angepasst festzulegen. [...]

Zusammenfassend ist die Auflage 2 für eine zum Lärmmonitoring beizuziehende Fachperson für Schalltechnik soweit eindeutig, dass diese abhängig von den örtlichen Immissionsverhältnissen, den ermittelten Überwachungs-Messergebnissen, den tatsächlich zum Einsatz gelangenden Maschinen und Geräten, den Verhältnissen im Bauablauf etc. die konkreten Maßnahmen festlegen kann. Jedenfalls bieten Fachunternehmen genau diese Dienstleistungen an.

Diese Ausführungen überzeugen den erkennenden Senat und brachten die Beschwerdeführer auch keine überzeugenden Argumente vor, dass die Auflage in welcher Form auch immer ungeeignet wäre. Auch das Vorbringen im Schriftsatz vom 14.02.2019 erweist sich als ungeeignet, da gerade eine Fachperson nach den schlüssigen Angaben des ASV Schall beurteilen kann (und wird), wann wo und wie lange Messungen durchzuführen sind.

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2024 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at