

TE Umse Bescheid 2010/3/12 US 4A/2010/1-9

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.03.2010

Index

83/01

Norm

UVP-G 2000 §3 Abs4

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 Anhang1 Z9

UVP-G 2000 Anhang1 Z10

AVG §63 Abs3

Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005
11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. UVP-G 2000 § 3 heute
2. UVP-G 2000 § 3 gültig ab 24.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025
3. UVP-G 2000 § 3 gültig von 23.03.2023 bis 23.07.2025 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 26/2023
4. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.12.2018 bis 22.03.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2018
5. UVP-G 2000 § 3 gültig von 26.04.2017 bis 30.11.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2017
6. UVP-G 2000 § 3 gültig von 24.02.2016 bis 25.04.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2016
7. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2014 bis 23.02.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 95/2013
8. UVP-G 2000 § 3 gültig von 03.08.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2012
9. UVP-G 2000 § 3 gültig von 19.08.2009 bis 02.08.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009
10. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.04.2005 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2005

11. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.01.2005 bis 31.03.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2004
12. UVP-G 2000 § 3 gültig von 11.08.2000 bis 31.12.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2000
13. UVP-G 2000 § 3 gültig von 01.07.1994 bis 10.08.2000

1. AVG § 63 heute
2. AVG § 63 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. AVG § 63 gültig von 01.01.1999 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
4. AVG § 63 gültig von 01.07.1995 bis 31.12.1998 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 471/1995
5. AVG § 63 gültig von 01.07.1995 bis 30.06.1995 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 686/1994
6. AVG § 63 gültig von 01.02.1991 bis 30.06.1995

Text

Betrifft: Berufung gegen einen Feststellungsbescheid der Bgld. Landesregierung bezüglich des Vorhabens „Schleife Eisenstadt“ der ÖBB-Infrastruktur AG

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Bernhard Raschauer als Vorsitzenden sowie MMag. Veronika Webhofer-Rigger als Berichterin und Mag. Heinz Liebert als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf gegen den Bescheid der Burgenländischen Landesregierung vom 7.12.2009, ZI 5-G-UVP1015/21-2009, mit dem festgestellt wurde, dass das gegenständliche Vorhaben nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, zu Recht erkannt:

Spruch:

Die Berufung der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf wird abgewiesen.

Rechtsgrundlagen: § 3 Abs. 7 UVP-G 2000; Rechtsgrundlagen: Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000;

§ 66 Abs. 3 und 4 AVG; Paragraph 66, Absatz 3 und 4 AVG;

§§ 5 und 12 USG 2000, BGBl I Nr. 114/2000 idgF. Paragraphen 5 und 12 USG 2000, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 114 aus 2000, idgF.

Begründung:

1. Verfahrensgang in erster Instanz:

1.1. Die ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Neu- und Ausbau, brachte am 9.4.2009 beim Amt der Burgenländischen Landesregierung einen Antrag auf Erlassung eines Feststellungsbescheides des Inhaltes ein, die Burgenländische Landesregierung möge gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 feststellen, dass für das Vorhaben „Schleife Eisenstadt“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Begründet wurde dies damit, dass die beabsichtigte Herstellung einer eingleisigen Schleife in der Länge von ca. 2 km zur Verbindung der Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn (ROeEE) und der Eisenbahnstrecke von Wulkaprodersdorf nach Parndorf (Strecke 195), die keine Hochleistungsstrecken darstellen würden, einen Neubau darstelle und der vereinfachten Betriebsführung diene, ohne dass es zu einer Kapazitätserhöhung komme. Um eine kreuzungsfreie Querung der Landesstraßen B 50 und B 16 zu ermöglichen, seien die beiden Landesstraßen zu heben, geringfügig zu verlegen und über einen neu zu errichtenden Kreisverkehr in Hochlage zusammenzuführen. Teil des Vorhabens sei auch die Errichtung einer P&R Anlage ca. bei km 1,7 mit 120 Stellplätzen. Bei der „Schleife Eisenstadt“ handle es sich weder um eine Fernverkehrsstrecke, noch um eine Verbindung von innerhalb der letzten 10 Jahre freigegebenen Teilstücken. Das Vorhaben erfülle daher keinen Tatbestand der Z 10 lit. a) bis d) des Anhanges 1. Das Vorhaben führe allerdings entlang des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf und berühre somit ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G 2000. Eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes der Kategorie E durch das Projekt sei nicht zu erwarten, sodass auch der Tatbestand der Z 10 lit. e) des Anhanges 1) nicht erfüllt sei. Die geringe Anzahl von Stellplätzen der P&R Anlage von 120 unterschreite die Schwellenwerte von 750 und 1.500 der Z 21 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000. Auch mit den geringfügigen Straßenverlegungen, die weder mit einer Kapazitätssteigerung, noch mit einer Erhöhung der Anzahl der Fahrstreifen verbunden seien und lediglich der Vermeidung von Eisenbahnkreuzungen dienten, gingen keine nennenswerten Beeinträchtigungen einher.

1.1. Die ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Neu- und Ausbau, brachte am 9.4.2009 beim Amt der Burgenländischen Landesregierung einen Antrag auf Erlassung eines

Feststellungsbescheides des Inhaltes ein, die Burgenländische Landesregierung möge gemäß Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 feststellen, dass für das Vorhaben „Schleife Eisenstadt“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Begründet wurde dies damit, dass die beabsichtigte Herstellung einer eingleisigen Schleife in der Länge von ca. 2 km zur Verbindung der Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn (ROeEE) und der Eisenbahnstrecke von Wulkaprodersdorf nach Parndorf (Strecke 195), die keine Hochleistungsstrecken darstellen würden, einen Neubau darstelle und der vereinfachten Betriebsführung diene, ohne dass es zu einer Kapazitätserhöhung komme. Um eine kreuzungsfreie Querung der Landesstraßen B 50 und B 16 zu ermöglichen, seien die beiden Landesstraßen zu heben, geringfügig zu verlegen und über einen neu zu errichtenden Kreisverkehr in Hochlage zusammenzuführen. Teil des Vorhabens sei auch die Errichtung einer P&R Anlage ca. bei km 1,7 mit 120 Stellplätzen. Bei der „Schleife Eisenstadt“ handle es sich weder um eine Fernverkehrsstrecke, noch um eine Verbindung von innerhalb der letzten 10 Jahre freigegebenen Teilstücken. Das Vorhaben erfülle daher keinen Tatbestand der Ziffer 10, Litera a,) bis d) des Anhanges 1. Das Vorhaben führe allerdings entlang des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf und berühre somit ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 zum UVP-G 2000. Eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes der Kategorie E durch das Projekt sei nicht zu erwarten, sodass auch der Tatbestand der Ziffer 10, Litera e,) des Anhanges 1) nicht erfüllt sei. Die geringe Anzahl von Stellplätzen der P&R Anlage von 120 unterschreite die Schwellenwerte von 750 und 1.500 der Ziffer 21, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000. Auch mit den geringfügigen Straßenverlegungen, die weder mit einer Kapazitätssteigerung, noch mit einer Erhöhung der Anzahl der Fahrstreifen verbunden seien und lediglich der Vermeidung von Eisenbahnkreuzungen dienten, gingen keine nennenswerten Beeinträchtigungen einher.

1.2. Die Behörde erster Instanz hat Gutachten aus den Fachbereichen Verkehrstechnik, Schalltechnik, Immissionstechnik, Erschütterungstechnik, Elektromagnetik und der Medizin zur Frage eingeholt, ob „im Falle der Errichtung der Schleife Eisenstadt mit erheblichen, schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen – insbesondere in Zusammenhang mit Verkehr (Bahn- und Straßenverkehr) sowie mit den damit in Zusammenhang stehenden Erschütterungen – zu rechnen sei.“

Der verkehrstechnische Amtssachverständige beim Amt der Bgld. Landesregierung WHR DI Helmuth Koch hat diese Frage für den Teilbereich Verkehr in seinem Gutachten vom 29.6.2009 verneint. Durch das Projekt erfolge weder eine Frequenzsteigerung im Zugverkehr, noch eine Verkehrssteigerung durch die Verlegung der beiden Straßenzüge. Durch die Verlegung des Kreuzungspunktes der B16/B50 in Richtung Westen vergrößere sich der Abstand zu den nächst gelegenen Wohnhäusern und werde eine Verbesserung der derzeit bestehenden Situation erreicht.

Aus der schalltechnischen Stellungnahme des Amtssachverständigen beim Amt der Bgld. Landesregierung DI Trettler vom 30.6.2009 resultiert, dass weder durch die Bahnschleife, noch die straßenbaulichen Änderungen, noch durch die P&R Anlage relevante Änderungen der örtlichen Verhältnisse bewirkt werden und mit keinen schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen in Bezug auf Lärm zu rechnen ist. Vielmehr ist mit Reduktionen der Immissionswerte in Bezug auf den Schienenverkehrslärm gegenüber dem Ist-Zustand zu rechnen.

Der Amtssachverständige aus dem Fachbereich Sicherheits- und Umwelttechnik OBR DI Christian Schügerl beim Amt der Bgld. Landesregierung führt in seinem elektromagnetischen Gutachten (ohne Datum) aus, dass durch den Betrieb der Schleife Eisenstadt keine elektromagnetischen Felder erzeugt werden, die wesentliche Beeinträchtigungen der Schutzziele des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf verursachen könnten.

In erschütterungstechnischer Hinsicht kommt der nicht amtliche Sachverständige Univ. Prof. DI Dr. Rainer Flesch in seinem Gutachten vom 6.8.2009 zum Schluss, dass beim Bau der Schleife Eisenstadt keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Schutzziele des Siedlungsgebietes zu erwarten und während des Betriebes der Schleife Erschütterungsmissionen auszuschließen sind.

Die Amtssachverständige für Medizin Dr. Gschiel gab am 7.9.2009 ein Gutachten zur Beurteilung des Projekts dahingehend ab, dass es – ausgehend von den vorliegenden Gutachten aus den oben angeführten Fachbereichen – aus medizinischer Sicht zu keinen erheblichen, schädlichen, belastenden oder belästigenden Umweltauswirkungen durch irgendwelche Immissionen komme.

Schließlich folgte die Amtssachverständige beim Amt der Bgld. Landesregierung Ing. Gabriele Wieger im Gutachten vom 23.9.2009 aus dem Fachbereich Immissionstechnik, dass es während der Bauphase zwar zeitweise zu einer erhöhten (Immissions-)Belastung kommen könne, die aber zeitlich begrenzt sei und durch Einhaltung der

entsprechenden Richtlinien möglichst gering gehalten werden könne, Beim Betrieb der neu zu verlegenden Schleife würden die Irrelevanzkriterien eingehalten und es komme zu keinen erheblichen Umweltbelastungen oder relevanten Beeinträchtigungen der Bevölkerung.

In einer weiteren ergänzenden Stellungnahme hat die medizinische Amtssachverständige des Amtes der Burgenländischen Landesregierung am 1.10.2009 ausgeführt, dass auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des immissionstechnischen Gutachtens mit keinen erheblichen, schädlichen, belastenden oder belästigenden Umweltauswirkungen durch irgendwelche Immissionen auf die Gesundheit zu rechnen ist.

1.3. Die Standortmarktgemeinde Wulkaprodersdorf hat in ihrer Stellungnahme vom 2.11.2009 eine allfällige positive Beurteilung von der Bedingung abhängig gemacht, dass von der Umfahrung Wulkaprodersdorf gleichzeitig An- und Abfahrten auf die B 50 oder die B 16 in Planung gegeben und errichtet werden. Unter Hinweis auf das verkehrstechnische Gutachten werde aber ungeachtet dessen bemängelt, dass der Amtssachverständige davon ausgehe, dass durch das Projekt mit keiner Verkehrssteigerung auf der B 16 und B 50 zu rechnen sei. Unberücksichtigt geblieben sei allerdings, dass durch die P&R Anlage mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen im Bereich der Ortsdurchfahrt von Wulkaprodersdorf zu rechnen sei, da Pendler aus den Bereichen Siegendorf, Klingenbach und Zagersdorf die Haltestelle Wulkaprodersdorf anfahren und dabei die Ortsdurchfahrt passieren würden, was mit einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung verbunden sei. Problematisch sei auch der Umstand, dass im Betriebsfall der Eisenbahnschleife von einer Geschwindigkeit von 100 km/h ausgegangen werde. Aufgrund des engen Kurvenradius und der geringen Entfernung zum Ortsgebiet sei mit einem erhöhten Lärmaufkommen zu rechnen. Es sei daher die Einholung eines weiteren detaillierten Gutachtens erforderlich, wobei auch die Erhöhung der Zugsfrequenzen von täglich insgesamt 64 auf 91 (42 % Steigerung) und von 6 auf 17 Zügen in den Nachtstunden, was nahezu einer Verdreifachung gleichkomme, zu berücksichtigen sei.

1.4. In einer weiteren Stellungnahme hat der Amtssachverständige aus dem Fachbereich Verkehrswesen eine Gutachtensergänzung erstattet und ausgeführt, selbst wenn alle Benützer der P&R Anlage die Ortsdurchfahrt von Wulkaprodersdorf benützen würden, komme es zu einer maximalen Erhöhung der Schallemissionen von 0,9 dB. Da Pegelerhöhungen bis 1 dB von gesunden, normal empfindlichen Menschen nicht wahrgenommen werden, könnten diese als irrelevant betrachtet werden. Da durch die zu errichtende Schleife auf der Bestandsstrecke im Nahebereich der Wohnobjekte wesentlich weniger Züge fahren als bisher, trete eine wesentliche Reduktion der Schallimmission entlang der Bestandsstrecke ein. Sämtliche Beurteilungspegel betreffend den durch die neue Schleife und im Bereich der Bestandsstrecken entstehenden Lärm – ob langsam oder schnell fahrende Züge – lägen unter den Grenzwerten gemäß der Schienenlärmschutzverordnung.

1.5. Die Burgenländische Landesregierung hat in dem nun in Berufung gezogenen Bescheid vom 7.12.2009, GZ 5-G-UVP1015-2009, ausgesprochen, dass das Vorhaben „Schleife Eisenstadt“ – Eisenbahnverbindung zwischen der „Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn“ und der Eisenbahnstrecke von Wulkaprodersdorf nach Parndorf mit einer Länge von ca. 2 km nicht dem UVP-G 2000 und nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliege. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass – obwohl die Trassenführung in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E des Anhangs 2 zum UVP-G liege – das Vorhaben keine gravierenden Eingriffe in das Projektgebiet und somit auch nicht in das Siedlungsgebiet mit sich bringe und auf die Umwelt keine erheblichen, schädlichen, belastenden oder belästigenden nachteiligen Auswirkungen iSd § 3 Abs. 4 Spalte 3 des Anhangs 1 Z 10 UVP-G zu erwarten seien. Es sei daher festzustellen gewesen, dass keine UVP-Pflicht bestehe.

1.5. Die Burgenländische Landesregierung hat in dem nun in Berufung gezogenen Bescheid vom 7.12.2009, GZ 5-G-UVP1015-2009, ausgesprochen, dass das Vorhaben „Schleife Eisenstadt“ – Eisenbahnverbindung zwischen der „Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn“ und der Eisenbahnstrecke von Wulkaprodersdorf nach Parndorf mit einer Länge von ca. 2 km nicht dem UVP-G 2000 und nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliege. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass – obwohl die Trassenführung in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E des Anhangs 2 zum UVP-G liege – das Vorhaben keine gravierenden Eingriffe in das Projektgebiet und somit auch nicht in das Siedlungsgebiet mit sich bringe und auf die Umwelt keine erheblichen, schädlichen, belastenden oder belästigenden nachteiligen Auswirkungen iSd Paragraph 3, Absatz 4, Spalte 3 des Anhangs 1 Ziffer 10, UVP-G zu erwarten seien. Es sei daher festzustellen gewesen, dass keine UVP-Pflicht bestehe.

2. Berufungsverfahren vor dem Umweltsenat:

2.1. Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf hat gegen diesen Bescheid fristgerecht Berufung erhoben, in der sie erkennbar beantragt, das Ermittlungsverfahren zu ergänzen. Sie vertritt – unter Berufung auf ein Gutachten des Umweltbundesamtes, das von der Berufungswerberin dem Umweltsenat jedoch nicht vorgelegt wurde – die Ansicht, es lägen Mängel des Verfahrens vor, da die Gutachten aus den Fachbereichen Lärm und Verkehr nicht schlüssig und nachvollziehbar seien. Insbesondere seien für die Ermittlung der Prognosezahlen, sowohl für die Schiene, als auch die Straße unterschiedliche Prognosezeiträume zugrunde gelegt worden. In den UVP-Unterlagen, insbesondere der Tabelle 4, sei nur der für das Teilstück der Schleife im Jahr 2025 prognostizierte Verkehr enthalten, nicht jedoch der Gesamtschienenverkehr.

Vergleichszahlen über den Zugverkehr im Jahr 2025 ohne Schleife würden fehlen. Ebenso ließen die Unterlagen nachvollziehbares Zahlenmaterial betreffend den Straßenverkehr auf der B 50 und der B 16 missen. Die im Gutachten des amtlichen Sachverständigen DI Koch angesetzten Werte seien nicht repräsentativ und für die Darstellung der IST-Situation und der daraus abzuleitenden Prognosen daher ungeeignet. Die Ursachen der Steigerung der Fahrleistung von 10 % von der Nullvariante gegenüber der Projektvariante seien nicht bestimmten Faktoren zuzuordnen, sodass nicht nachvollzogen werden könne, ob durch das Vorhaben zusätzlicher Verkehr und in welchem Ausmaß zu erwarten sei. Die Vorlage von Lärmrasterkarten zur Beurteilung der Immissionszunahmen weiter entfernter Siedlungsbereiche erweise sich als sinnvoll. Darüber hinaus seien Kontrollmessungen vorzuschreiben und Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

2.2. Der Umweltsenat hat diese Berufung den Verfahrensparteien und Beteiligten zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme innerhalb von 2 Wochen übermittelt.

2.3. Die Antragstellerin hat am 29.1.2010 zur Berufung der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf Stellung genommen und dabei im Wesentlichen auf das Einreichprojekt und die von der Behörde erster Instanz eingeholten Gutachten verwiesen. Da das Gutachten des Umweltbundesamtes von der Berufungswerberin nicht vorgelegt worden sei, könne darauf nicht eingegangen werden. Unrichtig sei, dass die Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr und Lärm unschlüssig und nicht nachvollziehbar seien, da für die Ermittlung der Prognosezahlen unterschiedliche Zeiträume verwendet worden seien. Der Umstand, dass für Schiene und Straße unterschiedliche Prognosezeiträume zugrunde gelegt worden seien, sei im Hinblick auf die fehlende Kapazitätsausweitung unbedeutend. Beim Straßenverkehr sei ebenfalls mit keiner Verkehrssteigerung zu rechnen, vielmehr reduziere sich aufgrund der geänderten Lage der Bauwerke die Situation zum Besseren. Mit der Verlegung der beiden Straßen und der Errichtung eines Kreisverkehrs statt der bis dato vorhandenen Kreuzung sei lediglich eine Verlängerung der Straßenzüge um 200 m verbunden, ein Mehr an Verkehr trete nicht ein. Eine Beurteilung der Belastung weiter entfernt gelegener Siedlungsgebiete durch die Vorlage sogenannter Lärmrasterkarten sei ohne Relevanz für das gegenständliche Verfahren. Die von der Berufungswerberin geforderten Kontrollmessungen und Lärmschutzmaßnahmen seien nicht Gegenstand des Feststellungsverfahrens. Insgesamt sei die Berufung unbegründet und es werde beantragt, der Berufung nicht stattzugeben.

2.4. Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf hat innerhalb der vom Umweltsenat bis 19.2.2010 verlängerten eingeräumten Frist keine weitere Stellungnahme erstattet.

2.5. Die Parteien haben die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht beantragt. Da der Umweltsenat eine solche auch zur Ergänzung des Ermittlungsverfahrens nicht für notwendig erachtet hat, konnte auf ihre Durchführung gem. § 12 Abs. 1 USG 2000 iVm. § 67d Abs. 1 und 3 AVG verzichtet werden. 2.5. Die Parteien haben die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht beantragt. Da der Umweltsenat eine solche auch zur Ergänzung des Ermittlungsverfahrens nicht für notwendig erachtet hat, konnte auf ihre Durchführung gem. Paragraph 12, Absatz eins, USG 2000 in Verbindung mit Paragraph 67 d, Absatz eins und 3 AVG verzichtet werden.

3. Der Umweltsenat hat erwogen:

3.1. In formeller Hinsicht

Gemäß § 63 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) hat eine Berufung gegen einen Bescheid u.a. einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten. Bei der Beurteilung des Begriffes „begründeter Berufungsantrag“ ist allerdings kein strenger Maßstab anzulegen. Aus der Berufung muss zumindest erschießbar sein, was die Partei damit anstrebt und womit sie ihren Standpunkt zu vertreten können glaubt (stRsp. des VwGH, siehe Thienel, Verwaltungsverfahrens-recht 4 252; Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 5. Auflage,

E 3a, 3d und 3f, sowie 4a zu § 63 Abs. 3 AVG). Die Berufung der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf, die die im erstinstanzlichen Verfahren zuvor abgegebenen Argumente in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen wiederholt, lässt noch erkennen, dass sie eine Abänderung des angefochtenen Bescheids dahin wünscht, dass festgestellt werde, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist. Gemäß Paragraph 63, Absatz 3, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) hat eine Berufung gegen einen Bescheid u.a. einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten. Bei der Beurteilung des Begriffes „begründeter Berufungsantrag“ ist allerdings kein strenger Maßstab anzulegen. Aus der Berufung muss zumindest erschießbar sein, was die Partei damit anstrebt und womit sie ihren Standpunkt zu vertreten können glaubt (stRsp. des VwGH, siehe Thienel, Verwaltungsverfahrens-recht⁴ 252; Hauer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, 5. Auflage, E 3a, 3d und 3f, sowie 4a zu Paragraph 63, Absatz 3, AVG). Die Berufung der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf, die die im erstinstanzlichen Verfahren zuvor abgegebenen Argumente in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen wiederholt, lässt noch erkennen, dass sie eine Abänderung des angefochtenen Bescheids dahin wünscht, dass festgestellt werde, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist.

3.2. In der Sache

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben auf die Umwelt haben kann (§ 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000), und Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert werden (§ 1 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000). Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist somit die gesamthafte Prüfung eines Vorhabens sowohl hinsichtlich seiner Umweltauswirkungen als auch hinsichtlich der Möglichkeiten der Verringerung seiner negativen Umweltauswirkungen. Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben auf die Umwelt haben kann (Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer eins, UVP-G 2000), und Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert werden (Paragraph eins, Absatz eins, Ziffer 2, UVP-G 2000). Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist somit die gesamthafte Prüfung eines Vorhabens sowohl hinsichtlich seiner Umweltauswirkungen als auch hinsichtlich der Möglichkeiten der Verringerung seiner negativen Umweltauswirkungen.

Gegenstand dieses Berufungsverfahrens ist die Frage, ob durch das Vorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG „Schleife Eisenstadt“ ein Tatbestand des Anhangs 1 Z 10 UVP-G 2000 erfüllt wird und ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Gegenstand dieses Berufungsverfahrens ist die Frage, ob durch das Vorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG „Schleife Eisenstadt“ ein Tatbestand des Anhangs 1 Ziffer 10, UVP-G 2000 erfüllt wird und ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

3.2.1. Rechtsgrundlagen

§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000 lautet: Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 lautet:

„(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen: „(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher

Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Absatz 7, (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.“

§ 3 Abs. 7 UVP-G 2000 lautet: Paragraph 3, Absatz 7, UVP-G 2000 lautet:

„(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. [...]“

„(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des Paragraph 3 a, Absatz eins bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. [...]“

In der Einleitung zu Anhang 1 des UVP-G 2000 wird Folgendes ausgeführt:

„Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.“ „Der Anhang enthält die gemäß Paragraph 3, UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVPpflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei den in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen, sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die ‚Neuerrichtung‘, der ‚Neubau‘ oder die ‚Neuerschließung‘ erfasst. In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVPpflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei den in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen, sonst gilt Paragraph 3 a, Absatz 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die ‚Neuerrichtung‘, der ‚Neubau‘ oder die ‚Neuerschließung‘ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. [...]“

Z 9 des Anhanges 1 lautet: Ziffer 9, des Anhanges 1 lautet:

Spalte 1:

„a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;

b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;

c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;“

Spalte 2:

„d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen¹⁾, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;“f) Vorhaben der Litera a, b, c, oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;“

Spalte 3:

„g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Als Neubau im Sinn der Litera g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von Litera g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei Litera g und h ist Paragraph 3 a, Absatz 5, nicht anzuwenden.

Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.“Von Ziffer 9, sind Bundesstraßen (Paragraph 23 a,) nicht erfasst.“

Fußnote 1:

„Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.“

Z 10 des Anhanges 1 lautet:Ziffer 10, des Anhanges 1 lautet:

Spalte 1:

„a) Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte;

b) Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;

c) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;“

Spalte 2:

„d) Vorhaben der lit. b und c, wenn das Längenkriterium nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist;“ „d) Vorhaben der Litera b und c, wenn das Längenkriterium nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist;“

Spalte 3:

„e) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;

f) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;

g) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B oder C berührt wird;

h) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25 %, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird.

Ausgenommen von lit. e bis h sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen; ausgenommen ist auch die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen. Ausgenommen von Litera e bis h sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen; ausgenommen ist auch die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen.

Bei lit. c, f, g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 10 sind Hochleistungsstrecken (§ 23b) nicht erfasst. Bei Litera c, f, g und h ist Paragraph 3 a, Absatz 5, nicht anzuwenden. Von Ziffer 10, sind Hochleistungsstrecken (Paragraph 23 b,) nicht erfasst.“

Z 21 des Anhanges 1 lautet: Ziffer 21, des Anhanges 1 lautet:

Spalte 1:

„a) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen 4a) für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;“

Spalte 2:

„b) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen^{4a)} für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge.“

Fußnote 4a:

„Öffentlich zugängliche Parkplätze sind solche, die ausschließlich für Parkzwecke (wie Parkhaus, Park- and Rideanlage) oder im Zusammenhang mit einem anderen Vorhaben errichtet werden (wie Kundenparkplätze zu einem Einkaufszentrum, Besucherparkplätze eines Freizeitparks etc.), und ohne weitere Zugangsbeschränkung der Allgemeinheit zugänglich sind (auch beispielsweise wenn eine Parkgebühr zu entrichten ist oder Parkplätze auf Dauer an jedermann vermietet werden). Parkplätze, die hingegen nur einem von vornherein eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind (etwa für Lieferanten/Lieferantinnen oder Beschäftigte des Betriebes – d. h. es muss eine Zugangsbeschränkung vorgesehen sein, die die Allgemeinheit von der Benutzung dieses Parkplatzes ausschließt), sind demnach nicht öffentlich zugängliche Parkplätze.“

Gemäß Anhang 2 zum UVP-G 2000 erfolgt die Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in die Kategorien A, B, C, D und E.

3.2.2. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Z 10 lit. e UVP-G 2000. 3.2.2. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 10, Litera e, UVP-G 2000

Das Vorhaben besteht in der Herstellung einer eingleisigen Schleife in der Länge von ca. 2 km zur Verbindung der Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn (ROeEE) und der Eisenbahnstrecke von Wulkaprodersdorf nach Parndorf (Strecke 195), der Errichtung einer kreuzungsfreien Querung der Landesstraßen B 50 und B 16 durch geringfügige Hebung, Verlegung und Zusammenzuführung in einen neu zu errichtenden Kreisverkehr in Hochlage der beiden Landesstraßen. Teil des Vorhabens ist auch die Errichtung einer P&R Anlage ca. bei km 1,7 mit 120 Stellplätzen.

Nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Nach Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Da es sich weder um den Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinne der Z 10 lit. a handelt, noch die Strecke eine Länge von 10 km im Sinne der Z 10 lit. b aufweist, auch keine Änderung in einer Länge von 10 km nach Z 1 lit. c (alle Spalte 1) betroffen ist, keine Stückelung im Sinne der Z 1 lit. d (Spalte 2) vorliegt, war daher zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben ein Tatbestand des Anhanges 1 Z 10 lit. e Spalte 3 des UVP-G 2000 erfüllt wird. Dies ist der Fall, da das Vorhaben offensichtlich in einem Umkreis von weniger als 300 m Entfernung von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, verwirklicht werden soll. Der in Anhang 1 Z 10 lit. e Spalte 3 normierte Tatbestand verpflichtet zur Durchführung einer Einzelfallprüfung. In der Einzelfallprüfung ist festzustellen, ob der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes, im konkreten Fall des Siedlungsgebietes, wesentlich beeinträchtigt wird. Da es sich weder um den Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinne der Ziffer 10, Litera a, handelt, noch die Strecke eine Länge von 10 km im Sinne der Ziffer 10, Litera b, aufweist, auch keine Änderung in einer Länge von 10 km nach Ziffer eins, Litera c, (alle Spalte 1) betroffen ist, keine Stückelung im Sinne der Ziffer eins, Litera d, (Spalte 2) vorliegt, war daher zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben ein Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 10, Litera e, Spalte 3 des UVP-G 2000 erfüllt wird. Dies ist der Fall, da das Vorhaben offensichtlich in einem Umkreis von weniger als 300 m Entfernung von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, verwirklicht werden soll. Der in Anhang 1 Ziffer 10, Litera e, Spalte 3 normierte Tatbestand verpflichtet zur Durchführung einer Einzelfallprüfung. In der Einzelfallprüfung ist festzustellen, ob der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes, im konkreten Fall des Siedlungsgebietes, wesentlich beeinträchtigt wird.

3.2.3. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. h UVP-G 2000. 2.3. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Ziffer 9, Litera h, UVP-G 2000

Die Verlegung der Straßen und Neuerrichtung an anderer Stelle auf einer Länge von insgesamt 1,3 km Länge stellt den Neubau von Teilabschnitten der betreffenden Landesstraßen dar. Da sich diese gem. § 1 Z 1 der Verordnung des BMLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008 in einem für den Schadstoff PM10 ausgewiesenen belasteten Gebiet der Kategorie D des Anhanges 2 befinden und die betreffenden Abschnitte insgesamt eine Länge von über 500m und einen DTV von mehr als 2000 Kfz/Tag aufweisen, ist der Tatbestand der Z 9 lit. h erfüllt und es ist in einer Einzelfallprüfung festzustellen, ob der Schutzzweck des Gebietes, im Konkreten des belasteten Gebietes-Luft, wesentlich beeinträchtigt wird. Die Verlegung der Straßen und Neuerrichtung an anderer Stelle auf einer Länge von insgesamt 1,3 km Länge stellt den Neubau von Teilabschnitten der betreffenden Landesstraßen dar. Da sich diese gem. Paragraph eins, Ziffer eins, der Verordnung des BMLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 483 aus 2008, in einem für den Schadstoff PM10 ausgewiesenen belasteten Gebiet der Kategorie D des Anhanges 2 befinden und die betreffenden Abschnitte insgesamt eine Länge von über 500m und einen DTV von mehr als 2000 Kfz/Tag aufweisen, ist der Tatbestand der Ziffer 9, Litera h, erfüllt und es ist in einer Einzelfallprüfung festzustellen, ob der Schutzzweck des Gebietes, im Konkreten des belasteten Gebietes-Luft, wesentlich beeinträchtigt wird.

3.2.4. Sonstige Tatbestände

Weiters sind gemäß Anhang 1 Z 21 lit. a öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer UVP-Pflicht und gem. Z 21 lit. b des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer Einzelfallprüfung zu unterziehen. Weiters sind gemäß Anhang 1 Ziffer 21, Litera a, öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer UVP-Pflicht und gem. Ziffer 21, Litera b, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.

Bei einer Park & Ride-Anlage mit einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen handelt es sich um „öffentlich zugängliche Stellplätze“. Da lediglich 120 Stellplätze geplant sind, kommt eine Subsumption des zu beurteilenden Vorhabens unter die Z 21 lit. a wie auch unter die Z 21 lit. b des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 nicht in Betracht, weil die oben genannten Schwellenwerte nicht erreicht werden. Bei einer Park & Ride-Anlage mit einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen handelt es sich um „öffentlich zugängliche Stellplätze“. Da lediglich 120 Stellplätze geplant sind, kommt eine Subsumption des zu beurteilenden Vorhabens unter die Ziffer 21, Litera a, wie auch unter die Ziffer 21, Litera b, des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 nicht in Betracht, weil die oben genannten Schwellenwerte nicht erreicht werden.

3.3. Einzelfallprüfung

3.3.1. Allgemeines

Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 10.11.2000, US 9/2000/9-23, „Wiener Neustadt Ost II“). Durch die Formulierung des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 wird weiters deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung eines schutzwürdigen Gebietes eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen (vgl. etwa die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.1.2004, US 9A/2003/19- 30, „Maishofen“). Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 10.11.2000, US 9/2000/9-23, „Wiener Neustadt Ost II“). Durch die Formulierung des Paragraph 3, Absatz 4, UVP-G 2000 wird weiters deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung eines schutzwürdigen Gebietes eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen vergleiche etwa die Entscheidung des Umweltsenates vom 26.1.2004, US 9A/2003/19- 30, „Maishofen“).

Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hängt nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung muss aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.9.1994, Zl. 94/04/0068). Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hängt nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Paragraph eins, Ziffer eins, UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung muss aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden vergleiche das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.9.1994, Zl. 94/04/0068).

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Es ist die Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens zu prüfen (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 13.2.2007, US 5B/2005/14-53, „Nußdorf-Debant“). Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Es ist die Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens zu prüfen vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 13.2.2007, US 5B/2005/14-53, „Nußdorf-Debant“).

3.3.2. Verkehrsprognosen

Der Umweltsenat hatte daher zunächst zu klären, welche Auswirkungen das Vorhaben auf schutzwürdige Gebiete überhaupt mit sich bringt. Mögliche Ursachen für Umweltauswirkungen ergeben sich aus dem Schienenverkehr und Straßenverkehr sowie den dadurch verursachten Lärm-, Luftschadstoff-, Erschütterungs- und Schallimmissionen sowie Immissionen infolge elektromagnetischer Felder. Dabei war zunächst festzustellen, welche Kapazitäten der Schiene und Straße, beim Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante heranzuziehen sind. § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 gibt vor, dass beim Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen zu berücksichtigen ist. Der Umweltsenat hatte daher dem Vergleich jene Auswirkungen des Schienen- und Straßenprojektes zu Grunde legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. In der verkehrstechnischen Untersuchung der Projektwerberin sind für den Ist-Zustand 58 Eil- und Regionalzüge am Tag und 6 Eil- und Regionalzüge in der Nacht im Nahebereich des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf auf der Strecke nach Neusiedl am See ausgewiesen. Der Prognosezeitraum für den Schienenverkehr wurde mit dem Jahr 2025 angenommen. Beruhend auf Zahlen des Betriebsprogrammes für die Streckenauslastung werden für die neue Schleife 71 Eil- und Regionalzüge am Tag, 17 Eil- und Regionalzüge am Abend und 3 Eil- und Regionalzüge in der Nacht ermittelt. Insgesamt werden daher auf der Schleife Eisenstadt im Jahr 2025 91 Züge pro Tag erwartet (vgl. Tab 15 der Unterlagen zum Feststellungsverfahren). Diese Anzahl von der Weiche nach Müllendorf ergibt sich aus der Differenz der 132 pro Tag für das Jahr 2025 prognostizierten von Eisenstadt kommenden Züge und den von der zukünftigen Weiche weiter nach Wulkaprodersdorf fahrenden 41 Züge. Ohne die Schleife Eisenstadt und die Weiche Müllendorf würden diese 132 Züge gestürzt über Wulkaprodersdorf nach Müllendorf geführt. Laut Prognose 2025 werden auf der Bestandsstrecke zwischen der neuen Haltestelle Wulkaprodersdorf und dem Bahnhof Wulkaprodersdorf nur mehr 38 Züge am Tag und lediglich 3 Züge in der Nacht fahren, also wesentlich weniger als derzeit. Der Umweltsenat hatte daher zunächst zu klären, welche Auswirkungen das Vorhaben auf schutzwürdige Gebiete überhaupt mit sich bringt. Mögliche Ursachen für Umweltauswirkungen ergeben sich aus dem Schienenverkehr und Straßenverkehr sowie den dadurch verursachten Lärm-, Luftschadstoff-, Erschütterungs- und Schallimmissionen sowie Immissionen infolge elektromagnetischer Felder. Dabei war zunächst festzustellen, welche Kapazitäten der Schiene und Straße, beim Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante heranzuziehen sind. Paragraph 3, Absatz 4, Ziffer 3, UVP-G 2000 gibt vor, dass beim Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen zu berücksichtigen ist. Der Umweltsenat hatte daher dem Vergleich jene Auswirkungen des Schienen- und Straßenprojektes zu Grunde legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. In der verkehrstechnischen Untersuchung der Projektwerberin sind für den Ist-Zustand 58 Eil- und Regionalzüge am Tag und 6 Eil- und Regionalzüge in der Nacht im Nahebereich des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf auf der Strecke nach Neusiedl am See ausgewiesen. Der Prognosezeitraum für den Schienenverkehr wurde mit dem Jahr 2025 angenommen. Beruhend auf Zahlen des Betriebsprogrammes für die Streckenauslastung werden für die neue Schleife

71 Eil- und Regionalzüge am Tag, 17 Eil- und Regionalzüge am Abend und 3 Eil- und Regionalzüge in der Nacht ermittelt. Insgesamt werden daher auf der Schleife Eisenstadt im Jahr 2025 91 Züge pro Tag erwartet (vergleiche Tab 15 der Unterlagen zum Feststellungsverfahren). Diese Anzahl von der Weiche nach Müllendorf ergibt sich aus der Differenz der 132 pro Tag für das Jahr 2025 prognostizierten von Eisenstadt kommenden Züge und den von der zukünftigen Weiche weiter nach Wulkaprodersdorf fahrenden 41 Züge. Ohne die Schleife Eisenstadt und die Weiche Müllendorf würden diese 132 Züge gestürzt über Wulkaprodersdorf nach Müllendorf geführt. Laut Prognose 2025 werden auf der Bestandsstrecke zwischen der neuen Haltestelle Wulkaprodersdorf und dem Bahnhof Wulkaprodersdorf nur mehr 38 Züge am Tag und lediglich 3 Züge in der Nacht fahren, also wesentlich weniger als derzeit.

Daraus ist aber abzuleiten, dass die Zugszahlen auf der Bestandsstrecke nicht erhöht werden, sondern absinken.

Grundlage der Verkehrsdaten für den Straßenverkehr sind die Zählraten an der Landesstelle B 16 (Zählstelle Klingenbach) und der Landesstraße (Zählstelle Eisenstadt Mitte) mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 3 %. Bei der Nullvariante ergibt sich für das Jahr 2011 im Vergleich zu 2007 eine Steigerung von 12,6 %, bei der Projektvariante eine solche von höchstens 23,1 %. Durch die Schleife Eisenstadt, das neue Kreuzungsbauwerk und die Verlegung der B16 und B 50 allein ergibt sich keine Verkehrssteigerung. Diese ergibt sich unter der Annahme, dass 120 Pendler zu und von der Park & Ride Anlage im Zuge der B 16 durch die Ortsdurchfahrt von Wulkaprodersdorf fahren. Zwischen 5.00 und 7.00 Uhr wurden im Zählzeitraum 30.3.2009 417 Kfz registriert. Wenn 70 % der Pendler die P&R Anlage in diesem Zeitraum anfahren, würde dies 84 zusätzliche Fahrten ergeben. Für die für den Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante durchzuführende Prognosebeurteilung führt der „Leitfaden UVP und IG-L“ des Umweltbundesamtes (überarbeitete Version 2007, S. 37) aus:

„Ein wesentlicher Eingangsparameter ist der gewählte Prognosezeitpunkt. Es gibt wenige gesetzliche Vorgaben, die Aussagen über den Prognosezeitpunkt tätigen (lediglich für Straßenprojekte ist ein Zeitraum von fünf Jahren relevant (§ 23a Abs. 2 und Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000)). Auch gibt es nur wenige Angaben in den vorhandenen UVE-Leitfäden, die dieser Frage nachgehen. Einzig im UVP Handbuch Verkehr (BMLFUW 2001b) wird ein Zeitraum von 10-15 Jahren bis zur geplanten Inbetriebnahme empfohlen. Dieser Zeitraum ist derzeit gängige Praxis. Welcher Prognosezeitpunkt gewählt wird, ist letztlich insbesondere von der geplanten Inbetriebnahme abhängig. Es können jedoch auch andere Vorhaben im Projektgebiet das Verkehrsgeschehen beeinflussen. Dies sollte ebenfalls bei der Prognose und der Wahl des Prognosezeitpunktes berücksichtigt werden (z.B. der Bau einer neuen Straße in fünf Jahren, die als Zubringer für einen Industriebetrieb dienen kann).“ „Ein wesentlicher Eingangsparameter ist der gewählte Prognosezeitpunkt. Es gibt wenige gesetzliche Vorgaben, die Aussagen über den Prognosezeitpunkt tätigen (lediglich für Straßenprojekte ist ein Zeitraum von fünf Jahren relevant (Paragraph 23 a, Absatz 2 und Anhang 1 Ziffer 9, UVP-G 2000)). Auch gibt es nur wenige Angaben in den vorhandenen UVE-Leitfäden, die dieser Frage nachgehen. Einzig im UVP Handbuch Verkehr (BMLFUW 2001b) wird ein Zeitraum von 10-15 Jahren bis zur geplanten Inbetriebnahme empfohlen. Dieser Zeitraum ist derzeit gängige Praxis. Welcher Prognosezeitpunkt gewählt wird, ist letztlich insbesondere von der geplanten Inbetriebnahme abhängig. Es können jedoch auch andere Vorhaben im Projektgebiet das Verkehrsgeschehen beeinflussen. Dies sollte ebenfalls bei der Prognose und der Wahl des Prognosezeitpunktes berücksichtigt werden (z.B. der Bau einer neuen Straße in fünf Jahren, die als Zubringer für einen Industriebetrieb dienen kann).“

In der von der Projektwerberin vorgelegten verkehrstechnischen Untersuchung wird als Prognosehorizont für die Ermittlung der Umweltauswirkungen nun auf das Jahr 2025 für den Schienenverkehr, für den Straßenverkehr auf das Jahr 2011 abgestellt. Der Umweltsenat erachtet die für den Schienenverkehr verwendeten Referenzwerte für das Jahr 2025 als angemessen, da eine Steigerung des Schienenverkehrs nur langfristig zu erwarten ist und ohne eine derart langfristige Betrachtung eine Steigerung in der Prognosebetrachtung überhaupt unberücksichtigt bleiben müsste. Die für den Straßenverkehr verwendeten Referenzwerte für 2011, dem Jahr der Inbetriebnahme des Vorhabens, sind im konkreten Fall dadurch gerechtfertigt, dass die Park& Ride-Anlage eine vorgegebene Kapazität hat, die bei den Berechnungen voll in Anschlag gebracht wurde. Weitere Steigerungen in späteren Jahren sind nicht mehr möglich, es sei denn, die Anlage würde erweitert, was jedoch nicht Gegenstand dieses Projektes ist.

3.3.3. Schutzzweck als Beurteilungsmaßstab

Nach § 3 Abs. 4 erster Satz UVP-G 2000 hat die Behörde zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass – unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen – der Schutzzweck, für den das

schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Nach Paragraph 3, Absatz 4, erster Satz UVP-G 2000 hat die Behörde zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass – unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen – der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Das Vorhaben berührt schutzwürdige Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) und der Kategorie D (belastetes Gebiet – Luft). Zu den wichtigsten Schutzzwecken dieser schutzwürdigen Gebiete wird auf Seite 7 des „Leitfadens Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Aktualisierung 2006) Folgendes ausgeführt:

Tabelle siehe Originalbescheid!

Grundsätzlich ist in der Einzelfallprüfung zunächst festzustellen, ob durch ein Vorhaben rechtsverbindliche oder in Planungsgrundlagen festgelegte Grenzwerte überschritten werden oder sich durch die vorhabensbedingte Zusatzbelastung andere erhebliche Beeinträchtigungen der durch das schutzwürdige Gebiet geschützten Güter (im konkreten Fall: Gesundheit und Lebensqualität des Menschen, Luftqualität) ergeben.

Für den Fall, dass das Vorhaben in Gebieten mit bereits bestehenden Grenzwertüberschreitungen liegt, sind bei der Frage, ob eine wesentliche Beeinträchtigung gegeben ist, nach der Judikatur des Umweltsenates und des VwGH die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ zu berücksichtigen. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit ausdrücklich anerkannt wurde (vgl. etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 21.3.2002, US 1A/2001/13-57, „Arnoldstein“, und vom 12.11.2007, US 3B/2006/16-114, „Mellach/Weitendorf“; VwGH 10.9.2008, 2008/05/0009). Für den Fall, dass das Vorhaben in Gebieten mit bereits bestehenden Grenzwertüberschreitungen liegt, sind bei der Frage, ob eine wesentliche Beeinträchtigung gegeben ist, nach der Judikatur des Umweltsenates und des VwGH die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ zu berücksichtigen. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit ausdrücklich anerkannt wurde vergleiche etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 21.3.2002, US 1A/2001/13-57, „Arnoldstein“, und vom 12.11.2007, US 3B/2006/16-114, „Mellach/Weitendorf“; VwGH 10.9.2008, 2008/05/0009).

Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können nach der Judikatur des Umweltsenates auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens in einem Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen die so angewendete Irrelevanzschwelle, so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“). Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können nach der Judikatur des Umweltsenates auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens in einem Gebiet mit Grenzwertüberschreitungen die so angewendete Irrelevanzschwelle, so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist vergleiche die Entscheidung des Umweltsenates vom 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“).

3.3.4. Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet

3.3.4.1. Lärm

Als Beurteilungsgrundlage für die Schienenverkehrslärmimmissionen wurde von den Sachverständigen die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, (SchIV) herangezogen. Im Verfahren sind für den Umweltsenat keine Gründe hervorgekommen, die zu Zweifeln Anlass geben würden, dass diese Rechtsgrundlage im konkreten Verfahren als Basis für die Beurteilung herangezogen werden kann, ob durch bestehende Eisenbahnanlagen oder durch das konkrete Vorhaben Grenzwerte überschritten werden, die die menschliche Gesundheit oder das menschliche Wohlbefinden im Bezug auf Störungen durch Bahnlärm schützen. Als Beurteilungsgrundlage für die Schienenverkehrslärmimmissionen wurde von den Sachverständigen die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 415 aus 1993,, (SchIV) herangezogen. Im Verfahren sind für den Umweltsenat keine Gründe hervorgekommen, die zu Zweifeln Anlass geben würden, dass diese Rechtsgrundlage im konkreten Verfahren als Basis für die Beurteilung herangezogen werden kann, ob durch bestehende Eisenbahnanlagen oder durch das konkrete Vorhaben Grenzwerte überschritten werden, die die menschliche Gesundheit oder das menschliche Wohlbefinden im Bezug auf Störungen durch Bahnlärm schützen.

Während der Bauphase ergeben sich daraus tagsüber keine nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf Lärm. Während der Betriebsphase liegen alle Beurteilungspegel unter den Grenzwerten der SchIV. Im Bereich der bestehenden ÖBB Strecke 195 kommt es zu keinen relevanten Veränderungen der Lärmbelastungen.

Der planungstechnische Grundsatz gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1, der von den Sachverständigen als Beurteilungsgrundlage für die Straßenverkehrsimmissionen herangezogen wurde, ist sowohl in Bezug auf die Landesstraßen als auch auf die P&R-Anlage eingehalten. Durch die Verlegung der Landesstraßen B 16 und B 50 wird im nordöstlichen Teil von Wulkaprodersdorf eine Verbesserung aus schalltechnischer Sicht eintreten, infolge des Betriebs der P&R-Anlage kommt es zu Schallpegelerhöhungen von max. 0,9 dB, die vom menschlichen Ohr nicht wahrnehmbar sind.

Zu den Argumenten der Berufungswerberin, wonach Lärmrasterkarten zur Beurteilung der Immissionszunahmen weiter entfernter Siedlungsbereiche sich als sinnvoll erweisen würden ist zu bemerken, dass im Rahmen des Feststellungsverfahrens die Auswirkungen auf das berührte Schutzgebiet der Kategorie E zu beurteilen sind und nicht auf „weiter entfernte Siedlungsgebiete“. Sowohl die Projektunterlagen, als auch die im erstinstanzlichen Verfahren tätigen Sachverständigen haben ihrer Beurteilung dem Vorhaben nächstgelegene Bezugspunkte zugrunde gelegt. Nachdem sich bei den nächsten Bezugspunkten keine erheblichen, schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen ergeben haben, ist dies erst recht für weiter entfernte Siedlungsgebiete auszuschließen. Eine weitere Prüfung durch sogenannte Lärmrasterkarten erübrigt sich daher. Kontrollmessungen und Lärmschutzmaßnahmen, wie sie von der Berufungswerberin ebenfalls gefordert werden, können im Feststellungsverfahren nicht vorgeschrieben werden, sondern dies obliegt – wenn überhaupt – den einzelnen Bewilligungsverfahren.

3.3.4.2. Luftschadstoffe

Hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen ist zunächst von Bedeutung, dass das Vorhaben in einem feinstaubbelasteten Gebiet liegt, also die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit in Bezug auf PM10 hier grundsätzlich bereits überschritten sind. Wie bereits oben unter Pkt. 3.3.3. dargelegt, hat sich der Umweltsenat bereits mehrfach mit der Frage auseinandergesetzt, wo die Grenzen für (weitere) Belastungen durch Vorhaben in solchen Gebieten bei den wesentlichsten Immissionen (NO₂ und PM10) anzusetzen sind (vgl. etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 26.6.2006, US 5B/2005/7-19, „Wels Maximarkt II“, und vom 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“). Diesen Entscheidungen lag ein Erheblichkeitsschwellenwert von 1 % des Langzeitwertes zu Grunde, wobei zwar die Umweltauswirkungen von Punktquellen bzw. verkehrserregenden Vorhaben, nicht jedoch Linienvorhaben beurteilt wurden; da die entscheidenden Auswirkungen im Bezug auf Luftschadstoffe jedoch auch beim gegenständlichen Vorhaben nicht von der – elektrisch betriebenen – Eisenbahn, sondern von der P&R-Anlage (wie etwa bei der Entscheidung „Wien Aderklaaerstraße“ des US) ausgehen, können die in diesen Verfahren entwickelten Grundsätze auch im gegenständlichen Fall angewendet werden. Hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen ist zunächst von Bedeutung, dass das Vorhaben in einem feinstaubbelasteten Gebiet liegt, also die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit in Bezug auf PM10 hier grundsätzlich bereits überschritten sind. Wie bereits oben unter Pkt. 3.3.3. dargelegt, hat sich der Umweltsenat bereits mehrfach mit der Frage auseinandergesetzt, wo die Grenzen für (weitere) Belastungen durch Vorhaben in solchen Gebieten bei den wesentlichsten Immissionen (NO₂ und PM10) anzusetzen sind vergleiche etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 26.6.2006, US 5B/2005/7-19, „Wels Maximarkt II“, und vom 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“). Diesen Entscheidungen lag ein Erheblichkeitsschwellenwert von 1 % des Langzeitwertes zu Grunde, wobei zwar die Umweltauswirkungen von Punktquellen bzw. verkehrserregenden Vorhaben, nicht jedoch Linienvorhaben beurteilt wurden; da die entscheidenden Auswirkungen im Bezug auf Luftschadstoffe jedoch auch beim gegenständlichen Vorhaben nicht von der – elektrisch betriebenen – Eisenbahn, sondern von der P&R-Anlage (wie etwa bei der Entscheidung „Wien Aderklaaerstraße“ des US) ausgehen, können die in diesen Verfahren entwickelten Grundsätze auch im gegenständlichen Fall angewendet werden.

Die luftreinhaltetechnische Amtssachverständige führt in ihrer Stellungnahme aus, dass während der Bauphase das strenge Irrelevanzkriterium von 1 % des Jahresmittelwertes geringfügig überschritten wird, aber für zeitlich begrenzte Bauphasen ein Schwellenwert von 3 % (für unbelastete Gebiete gültig) auch für Langzeitmittelwerte herangezogen werden kann und die berechneten Werte deutlich darunter liegen. Während der Betriebsphase werden die Irrelevanzkriterien für belastete Gebiete eingehalten. Die Ergebnisse der Berechnungen liegen für die nächstgelegene

Wohnbebauung alle unter der Irrelevanzschwelle gemäß Schwellenwertkonzept von 3 % für Kurzzeitmittelwerte und 1 % für Langzeitmittelwerte. Die medizinische Amtssachverständige bestätigt in ihrem Gutachten, dass auf Grund dessen mit keinen erheblichen Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen zu rechnen sein wird.

3.3.4.3. Sonstige Beeinträchtigungen

Auch aus erschütterungstechnischer Sicht ist während der Durchführung der Bauarbeiten bei entsprechender Sorgfalt mit keinen erheblichen Auswirkungen auf die benachbarten Gebäude zu rechnen, während des Betriebes sind die erschütterungstechnischen Immissionen geringer als sie es derzeit sind. Elektromagnetische Felder werden durch den Betrieb der Schleife Eisenstadt nicht erzeugt, die wesentliche Beeinträchtigungen der Schutzziele des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf verursachen könnten.

Auch aus medizinischer Sicht ergeben sich daraus keine erheblichen, schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen auf das Siedlungsgebiet durch Immissionen jedweder Art. Auch aus medizinischer Sicht ergeben sich daraus keine erheblichen, schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen auf das Siedlungsgebiet durch Immissionen jedweder "Art".

3.3.5. Auswirkungen auf das belastete Gebiet – Luft

Wie ausgeführt, ist auf Grund der Erfüllung des Tatbestandes der Z 9 lit. h des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 durch die Landesstraßenverlegungen auch eine Einzelfallprüfung im Hinblick auf die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf das belastete Gebiet – Luft durchzuführen. Für die im Siedlungsgebiet liegenden Rechenpunkte wurde diese Prüfung bereits im Rahmen der Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Siedlungsgebiet durchgeführt. Da die verlegten Landesstraßenabschnitte selbst offensichtlich nicht an Wohnbebauung angrenzen und die von der Projektwerberin im Zuge des Verfahrens vorgelegten Differenzberechnungen für die nordwestlich der alten und neuen Eisenbahnstrecke gelegenen Landesstraßenabschnitte praktisch keine Zusatzbelastungen, ja großteils Verbesserungen ergeben, war ohne weitere Sachverhaltsermittlungen davon auszugehen, dass das Vorhaben keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das für den Schadstoff Feinstaub ausgewiesene belastete Gebiet haben wird. Wie ausgeführt, ist auf Grund der Erfüllung des Tatbestandes der Ziffer 9, Litera h, des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 durch die Landesstraßenverlegungen auch eine Einzelfallprüfung im Hinblick auf die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf das belastete Gebiet – Luft durchzuführen. Für die im Siedlungsgebiet liegenden Rechenpunkte wurde diese Prüfung bereits im Rahmen der Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Siedlungsgebiet durchgeführt. Da die verlegten Landesstraßenabschnitte selbst offensichtlich nicht an Wohnbebauung angrenzen und die von der Projektwerberin im Zuge des Verfahrens vorgelegten Differenzberechnungen für die nordwestlich der alten und neuen Eisenbahnstrecke gelegenen Landesstraßenabschnitte praktisch keine Zusatzbelastungen, ja großteils Verbesserungen ergeben, war ohne weitere Sachverhaltsermittlungen davon auszugehen, dass das Vorhaben keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das für den Schadstoff Feinstaub ausgewiesene belastete Gebiet haben wird.

Im Ergebnis ist damit die Feststellung der Behörde, dass das Vorhaben nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer UVP unterliegt, zutreffend.

Schlagworte

Berufungsantrag, begründeter; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Immissionsgrenzwerte; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Lärmimmissionen; Einzelfallprüfung, erhebliche Umweltauswirkungen, Prognose; Einzelfallprüfung, schutzwürdiges Gebiet, Schutzzweck; Eisenbahnstrecken, Neubau; Immissionsgrenzwerte, Einhaltung, Schwellenwertkonzept; Straßen, Neubau, DTV

Zuletzt aktualisiert am

26.05.2010

Quelle: Umweltsenat UMSE, <https://www.ris.bka.gv.at/Umse>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at