



Aktenzeichen
8604

Sachbearbeitung
EBHA/RIAK

VERFÜGUNG

(Art. 78ff LVG)

Das Amt für Umwelt hat am 02. November 2023 in der Sache der

ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau, vertreten durch Ing. Josef Schauer und Mag. Andreas Netzer,

wegen der Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht des Projektes „Massnahmen für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, Abschnitt Bahnhof Nendeln (km 10,7+59 – km 12,5+71)“,

aufgrund des durchgeführten Verfahrens wie folgt entschieden:

1. Für das Projekt „Massnahmen für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, Abschnitt Bahnhof Nendeln“ ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.
2. Für das gegenständliche Projekt ist eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung gemäss Eisenbahngesetz (EBG) zu beantragen. Dem Antrag sind für die weiteren Bewilligungen detaillierte Projektpläne sowie eine detaillierte Darstellung der umzusetzenden Massnahmen zum Schutze von Natur und Umwelt beizufügen.
3. Die Gebühr für die Beurteilung der Unterlagen zur UVP-Pflicht im Einzelfall beträgt CHF 500.--.
4. Die Rechnungsstellung erfolgt mit Eintritt der Rechtskraft dieser Verfügung.

SACHVERHALT

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant aufgrund gesetzlicher Grundlagen sowie aktueller Normen und Richtlinien umfangreiche Reinvestitionsmassnahmen auf der Strecke Feldkirch – Buchs hinsichtlich Sicherheit und Barrierefreiheit sowie die Modernisierung des Bahnhofs Nendeln. Im Abschnitt «Bahnhof Nendeln» entspricht die Infrastruktur grossteils nicht mehr dem Stand der Technik und ist zum Teil auch am Ende der Lebensdauer angelangt. Daher plant die ÖBB Infrastruktur AG die etappenweise Modernisierung des Bahnhofs Nendeln zwischen August 2024 und November 2026. Die Massnahmen am Bahnhof Nendeln beinhalten die Anpassungen der

Randbahnsteige, die Überdachung der Bahnsteige, das Ersetzen des Aufnahmegebäudes durch ein modernes Technikgebäude, die Verlängerung des Doppelspurbereichs von 747 m auf 1095 m, die Erneuerung des Gleisunterbaus, der Sicherungstechnik, Fernwirktechnik, Oberleitungen sowie der bestehenden Eisenbahnkreuzungen und Durchlässe für Oberflächengewässer.

Mit Schreiben vom 01. August 2023, beim Amt für Umwelt eingelangt am 3. August 2023, beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG, vertreten durch Ing. Josef Schauer, Projektleitung, sowie Mag. Andreas Netzer, Verwaltungsrecht, die Durchführung der Einzelfallprüfung gemäss Art. 7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und reichte hierzu beim Amt für Umwelt entsprechende Unterlagen und Informationen ein. Das Amt für Umwelt veröffentlichte die Unterlagen vom 12. August 2023 bis zum 10. September 2023 auf der Website des Amtes für Umwelt (www.au.llv.li) und wies in einer entsprechenden Kundmachung die Öffentlichkeit auf die Durchführung einer Einzelfallprüfung hin. Ebenfalls wurde die Öffentlichkeit mit dieser Kundmachung auf die Möglichkeit zur Teilnahme am Verfahren und zur Beantragung der Anerkennung der Beschwerdelegitimation bis zum 11. September 2023 hingewiesen. Innerhalb der vorgegebenen Frist gingen keine Anträge betreffend die Anerkennung der Beschwerdelegitimation ein. Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU, 07. September 2023) sowie die Gemeinde Eschen (6. September 2023) reichten eine Stellungnahme ein. Die Stellungnahmen der LGU und der Gemeinde Eschen wurden der ÖBB-Infrastruktur AG zwecks Stellungnahme zugestellt. Die entsprechende Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG ging am 04. Oktober 2023 beim Amt für Umwelt ein.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

1. Gemäss Art. 8 Abs. 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2013 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), LGBl. 2014 Nr. 19, ist jede Änderung oder Erweiterung von Projekten nach Anhang 1 Spalte 1 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn die Änderung oder Erweiterung für sich genommen den Schwellenwert, sofern ein solcher in Anhang 1 Spalte 1 festgelegt ist, erreicht. Gemäss Art. 8 Abs. 2 ist die Änderung oder Erweiterung von nach Art. 16 bereits bewilligten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten nach Anhang 1, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können und nicht von Abs. 1 erfasst sind, einer Einzelfallprüfung nach Massgabe von Art. 7 zu unterziehen. Als Änderungen gelten insbesondere wesentliche Umbauten oder Betriebsänderungen. Im Falle einer Einzelfallprüfung prüft das Amt für Umwelt auf Antrag des Projektträgers oder von Amts wegen aufgrund der entsprechenden Auswahlkriterien nach Anhang 2, ob ein Projekt erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat oder haben kann und entscheidet über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 7 Abs. 1 UVPG).
2. Das Amt für Umwelt hat das Projekt anhand der eingereichten Unterlagen gemäss Art. 7 Abs. 1 UVPG und unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anhang 2 UVPG der Einzelfallprüfung unterzogen. Die Prüfung der eingereichten Unterlagen hat ergeben, dass durch die Massnahmen am Bahnhof Nendeln aufgrund der Merkmale und des Standortes des Projektes sowie der Art und der Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Projektes keine erheblichen Umweltauswirkungen auf die Faktoren gemäss Art. 3 Abs. 2 UVPG zu erwarten sind. Als die wesentlichen Gründe für diese Entscheidung sind aufzuführen:
 - Die Baustelle entspricht der Massnahmenstufe B gemäss Baurichtlinie Luft (BAFU, 2016). Ebenfalls wird die Partikelfilter-Pflicht gemäss Baustellen-

Emissionsbegrenzungs-Verordnung (BEV, LR 814.301.4) umgesetzt. Während der Bauzeit ist mit Staubemissionen zu rechnen, welche mit entsprechenden Massnahmen gemäss der Baurichtlinie reduziert werden können. Während dem Betrieb sind gegenüber heute keine weiteren Staubemissionen zu erwarten.

- Während der Bauphase ist mit erhöhten Lärmemissionen zu rechnen. Die Baustelle entspricht der Massnahmenstufe B der Baulärm-Richtlinie (BAFU, 2006/2001) und es werden entsprechende Massnahmen eingeplant. Lärmintensive Arbeiten sollen konzentriert umgesetzt werden.
- Der Bahnhof Nendeln wird nach Umsetzung der Massnahmen als wesentliche geänderte, ortsfeste Anlage eingestuft. Die Lärm-Berechnungen zeigen, dass die relevanten Immissionsgrenzwerte sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit auf dem gesamten Abschnitt eingehalten werden können. Durch einzelne Massnahmen können die Lärmemissionen reduziert werden. Zu ergänzen ist, dass zudem im Rahmen des Bauprojektes weitere Massnahmen gemäss aktuellem Stand der Technik geprüft und angeordnet werden, so z.B. harte Schienenzwischenlagen und harte Under Sleeper Pads (USP).
- Gemäss den eingereichten Unterlagen sind keine relevanten Erschütterungen während der Bauphase oder der Betriebsphase zu erwarten.
- Sämtliche Immissionsgrenzwerte bezüglich der Nichtionisierenden Strahlung (NIS) können eingehalten werden. Es sind zudem Minderungsmaßnahmen vorgesehen.
- Während der Bauphase sind Einbauten in den Grundwasserkörper notwendig. Ebenso sind bei den Durchlässen Baugrubensicherungs- und Wasserhaushaltsmassnahmen erforderlich. Durch entsprechende Massnahmen können Auswirkungen auf das Grundwasser während der Bauphase verhindert werden. In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.
- Vom Projekt sind während der Bauphase die Oberflächengewässer Röfibach und Nendler Dorfbach betroffen. Hier werden bestehende Durchlässe ersetzt oder neue resp. zusätzliche Durchlässe erstellt. Ebenfalls sind weitere Unterhaltsmassnahmen vorgesehen. Detaillierte Informationen oder Pläne wurden keine vorgelegt. Erhebliche Auswirkungen auf die Gewässer während der Bauphase sind keine zu erwarten.
- Bauabwässer werden während der Bauphase neutralisiert und in den Vorfluter eingeleitet. Die Betriebsphase dürfte gegenüber heute unverändert bleiben. Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.
- Durch das Projekt wird während der Bauphase Boden im Umfang von 9'000 m² beansprucht. Davon werden 2'000 m² durch die Verlängerung des zweigleisigen Abschnittes dauerhaft beansprucht. Ein Teil des Bodenaushubes wird für die Rekultivierung wiederverwendet. Es wird eine bodenkundliche Baubegleitung beigezogen und weitere Massnahmen umgesetzt. Relevante Auswirkungen sind keine zu erwarten.
- Durch das Projekt werden keine belasteten Standorte tangiert oder neue geschaffen.
- Für die anfallenden Abfälle wird ein entsprechendes Entsorgungskonzept erstellt und werden die Abfälle gesetzeskonform entsorgt. Relevante Auswirkungen sind keine zu erwarten.
- Zur Vermeidung der Verschleppung von Neophyten wird ein Neophytenmanagement umgesetzt und die Neophyten je nach Vorkommen bekämpft. Relevante Auswirkungen sind keine zu erwarten.
- Das Störfallrisiko ist gering. Massnahmen, welche die Rheinstrasse betreffen, werden mit dem Land Liechtenstein abgestimmt. Die Hauptmassnahmen werden während der Streckensperre durchgeführt.
- Das Projekt tangiert keinen Wald im Sinne des Waldgesetzes.

- Zu den Bereichen Flora, Fauna, Lebensräume wurde eine vegetationskundliche Beurteilung vorgenommen. Durch die Verlängerung des zweigleisigen Bereichs sind Bauarbeiten auf Inventarflächen südlich der Schwemmeggass notwendig. Aufgrund des z.T. dauerhaften Eingriffs werden Ersatzmassnahmen notwendig.
 - Die Auswirkungen des Projekts auf die Landschaft, das Ortsbild (und Lichtemissionen) sind nicht relevant. Es sind Massnahmen zur Reduktion der Lichtemissionen unter Berücksichtigung von relevanten Richtwerten vorgesehen.
 - Die Ersetzung des Bahnhofgebäudes durch ein modernes Gebäude findet im archäologischen Perimeter statt. Dies wird dem Amt für Kultur gemeldet und weitere Massnahmen abgeklärt.
 - Wechselwirkungen unter den verschiedenen Faktoren sind keine zu erwarten. Ebenfalls konnte keine Kumulierung der Auswirkungen mit anderen Projekten festgestellt werden.
 - Auswirkungen auf das nahe gelegene Naturschutzgebiet Schwabbrünnen-Äscher sowie den dort verlaufenden Wildtierkorridor sind nicht zu erwarten.
3. Die Gemeinde Eschen ist der Ansicht, dass eine Einzelfallprüfung für das Projekt inadäquat ist und eine UVP durchzuführen sei. Sie begründet dies damit, dass gemäss Anhang 1 des UVPG für Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken zwingend eine UVP durchzuführen sei. Auch wenn der Ausbau der Gleisinfrastruktur im Bereich Bahnhof Nendeln nicht primär dem Eisenbahn-Fernverkehr diene, liege eine UVP-Pflicht vor, da es sich nicht lediglich um eine Ertüchtigung handle, sondern in diesem Bereich ein Ausbau resp. eine Erweiterung der Anlagen geplant sei.

Das Amt für Umwelt kann diese Ausführungen nicht nachvollziehen. Das UVPG definiert ein Projekt als die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen sowie sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschliesslich Eingriffe zum Abbau von Bodenschätzen (Art. 5 Abs. 1 UVPG). Anhang 1 Ziff. 10.6 UVPG hält die UVP-Pflicht für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken fest. Gegenständlich wird keine neue Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke erstellt, sondern eine bestehende Strecke (auf einem kurzen Abschnitt) geändert bzw. erweitert. Für Änderungen und Erweiterungen von Projekten ist Art. 8 UVPG massgebend. Der Art. 8 Abs. 1 UVPG ist allerdings nur auf solche Projektänderungen und -erweiterungen anwendbar, für die in Anhang 1 ein Schwellenwert festgelegt wurde. Da für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken kein Schwellenwert in Anhang 1 besteht, ist auf den gegenständlichen Fall Art. 8 Abs. 2 UVPG anzuwenden. Dieser sieht vor, dass Änderungen oder Erweiterungen von Projekten, die nicht von Art. 8 Abs. 1 UVPG erfasst sind, einer Einzelfallprüfung (nach Massgabe von Art. 7 UVPG) zu unterziehen sind. Als Änderungen gelten insbesondere wesentliche Umbauten und Betriebsänderungen. Folglich ist auch nicht zu prüfen, ob es sich um eine «blosse» Ertüchtigung handelt oder nicht. Die geplanten Reinvestitionsmassnahmen auf der Strecke Feldkirch – Buchs hinsichtlich Sicherheit und Barrierefreiheit sowie die Modernisierung des Bahnhofs Nendeln stellen nach Ansicht des Amtes für Umwelt wesentliche Umbauten und Betriebsänderungen und somit Änderungen im Sinne von Art. 8 Abs. 2 UVPG dar. Die Anwendung der Bestimmungen über zwingend UVP-pflichtige Projekte nach Art. 6 UVPG und Anhang 1 UVPG fällt daher gegenständlich ausser Betracht.

4. Die LGU kritisiert in ihrer Stellungnahme den Detaillierungsgrad der Bauabwicklung sowie fehlende Massnahmen. So werde in den meisten Bereichen auf Normen und Richtlinien hingewiesen, ohne dabei auf die Massnahmen näher einzugehen. Dies führe dazu, dass die

Auswirkungen des Projektes gar nicht richtig abgeschätzt werden können. Die LGU bittet daher um die Erhöhung des Detaillierungsgrades des Projektes.

Die Einzelfallprüfung hat zum Ziel, Projekte, die nicht zwingend UVPG-pflichtig sind, aber dennoch möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen haben können, zu ermitteln. Sie bezweckt die Beibringung von Informationen, welche es dem Amt für Umwelt erlauben, eine überschlägige Prüfung der Umweltauswirkungen durchzuführen und das Vorkommen von erheblichen Umweltauswirkungen abzuschätzen. Eine solche Abschätzung impliziert ein gewisses Mass an Ungenauigkeit. Daher muss diese überschlägige Prüfung nicht die Genauigkeit sowie den Detaillierungsgrad einer UVP beinhalten (siehe dazu Kriterien, Grundsätze und Verfahren der Einzelfallprüfung bei der Umweltverträglichkeitsprüfung des deutschen Umweltbundesamtes, Nr. 23/2006). Somit ist die Einzelfallprüfung ein grobes Auswahlprüfverfahren (engl. "screening"), welches unter Berücksichtigung der relevanten Auswahlkriterien gemäss Anhang 2 durchgeführt wird (vgl. S. 29 BuA Nr. 58/2013).

Der Einzelfallprüfung sind gemäss Art. 7 Abs. 3 UVPG die erforderlichen Unterlagen und Informationen nach Anhang 3 UVPG beizufügen. Gemäss Art. 7 Abs. 4 UVPG kann der Projektträger eine Beschreibung aller Aspekte des Projektes und/oder aller Massnahmen zur Verfügung stellen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden oder verhindert werden sollen. Das Aufzeigen von solchen Massnahmen ist jedoch nicht gesetzlich verpflichtend und hinsichtlich einer Abschätzung der Umweltauswirkungen somit auch nicht notwendig. Werden Massnahmen aufgeführt, so werden diese im Rahmen der Abschätzung der Umweltauswirkungen mitberücksichtigt. Die ÖBB Infrastruktur AG hat die für die Beurteilung erforderlichen Unterlagen gemäss Anhang 3 UVPG eingereicht. Im gegenständlichen Falle teilt das Amt für Umwelt die Ansicht der LGU, dass es sich dabei um fachlich hochwertige Unterlagen handelt. Die Unterlagen beinhalten manchenorts Massnahmen und detaillierte Angaben. Für das Amt für Umwelt sind die eingereichten Unterlagen ausreichend, um eine überschlägige Prüfung sowie eine Abschätzung zu den möglichen erheblichen Umweltauswirkungen vorzunehmen. Dabei ist zu beachten, dass sich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen über andere nachteilige Umweltauswirkungen erheben und damit bedeutender sind als diese. Daraus ergibt sich, dass dieses Sicherheben bzw. bedeutender sein zur Durchführung eines UVP-Verfahrens führt (vgl. S. 24 BuA Nr. 118/2016). Bei der Beurteilung der Erheblichkeit wird ein bestimmtes Mass an Auswirkungen als tolerierbar eingestuft. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Prüfung eines Projektes auf die Einhaltung der Rechtsvorschriften (Art. 3 Abs. 4 UVPG). Gemäss der Praxis des Amtes für Umwelt bedeutet dies, dass im betrachteten Zusammenhang Unsicherheiten betreffend die Rechtskonformität des Projektes vorliegen müssen und zur Ausräumung dieser Unsicherheiten zusätzliche Untersuchungen und Abklärungen im Rahmen einer UVP durchzuführen sind, welche so nicht z.B. in einem Baugesuchs- oder Eingriffsverfahren vorgelegt würden.

Dass für ein Projekt mit diesem frühen Planungsstand nicht jedes Detail vorliegen kann, ist nachvollziehbar. Es ist hier das stufenweise Vorgehen bei Planungen und Bewilligung von Projekten zu beachten. Hierzu ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass für das gegenständliche Projekt eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung gemäss Art. 9 des Eisenbahngesetzes zu beantragen sein wird. Ebenso ist aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft ausserhalb der Bauzonen ein Eingriffsverfahren nach Art. 13 des Naturschutzgesetzes durchzuführen. Auch an diesen Verfahren sind die Gemeinde resp. die LGU beteiligt. In diesen nachfolgenden Verfahren sind u.a. ein höherer Detaillierungsgrad des Projektes sowie

z.B. Ersatzmassnahmen und auch bauliche Massnahmen beizubringen. Ebenfalls werden im Eingriffsverfahren die weiteren in der Stellungnahme der LGU aufgeführten Anliegen betreffend Massnahmen und Detaillierung zu berücksichtigen sein.

5. Aus Sicht der Gemeinde Eschen führe der Ausbau der Kapazitäten zu erheblichen Lärmbelastungen für die Anwohner und dem Naturschutzgebiet «Schwabbrünnen». Auch bemängelt sie eine unvollständige Lärmmodellierung, da insbesondere Ferngüterzüge von mehr als 365 m Länge nicht berücksichtigt worden seien.

Das Amt für Umwelt kann die Bedenken der Gemeinde Eschen nachvollziehen. Dass für eine optimale Kreuzung von Güterzügen mit maximal 750 m Länge ein Ausweichgleis von 760 m benötigt wird, erscheint klar. Andernfalls müsste der kürzere Zug stehen bleiben (z.B. ein Personenzug), damit der lange Güterzug vorbeifahren könnte. Mit dem langen Ausweichgleis hat die ÖBB deutlich mehr Möglichkeiten. Die Kapazität auf der Strecke ist jedoch auch heute mit 3.4 Güterzügen pro Nacht noch lange nicht ausgeschöpft. Theoretisch könnte die ÖBB bereits heute die Kapazität deutlich erhöhen (mit Umsetzung von entsprechenden Lärmschutzmassnahmen). Die Aussage der Gemeinde Eschen zur Verkehrsprognose 2025+ mit einer Kapazitätsauslastung von 100% usw. kann das Amt für Umwelt nicht nachvollziehen. In den Unterlagen wird mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Erhöhung der Kapazität nicht vorgesehen ist.

Das Umwelt- und Naturschutzrecht beinhaltet keine Regelungen oder Grenzwerte für Kapazitäten auf Eisenbahnnetzen oder auf Strassen. Die Gemeinde Eschen führt aus, dass eine Erhöhung der Kapazitäten primär eine Erhöhung der Lärmbelastung für die Anwohner bedeute. An dieser Stelle ist festzuhalten, dass nicht die Kapazitäten einer Bahnstrecke, sondern der Zugverkehr die Basis für Lärmberechnungen darstellt. Dabei sind es die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen des Umweltschutzgesetzes und dessen Verordnungen, die hier zu beachten sind. Das Amt für Umwelt hat die eingereichten Unterlagen auf den Aspekt der Lärmbelastung geprüft. Die Einschätzungen basieren auf dem Lärmgutachten der Firma n-Sphere. Dieselbe Firma hat auch die Grundlagen für das Lärmsanierungskonzept der Strecke Buchs-Feldkirch beigebracht. Die durchgeführten Berechnungen für die geplanten Änderungen im Projektperimeter sind aus Sicht des Amtes für Umwelt detailliert, nachvollziehbar und plausibel. Der Bericht wurde nach den geltenden Regeln der Technik erstellt. Entsprechend wurde u.a. korrekterweise ein Durchschnittswert über alle Zuglängen gemäss Betriebsprogramm der ÖBB für die Lärmberechnungen angenommen. Das Amt für Umwelt kommt daher zum Schluss, dass im Betrachtungsbereich des Bahnhofes auch mit den Umbauten alle relevanten Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung eingehalten werden können. Wie unter Punkt 2 festgehalten, sind zudem im Rahmen des Bauprojektes weitere Massnahmen gemäss aktuellem Stand der Technik zu prüfen, so z.B. harte Schienenzwischenlagen und harte Under Sleeper Pads (USP).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Lärmschutzverordnung (LSV) - ausser für die Empfindlichkeitsstufe I - lediglich Lärm regelt, welcher auf Innenräume wirkt. Es gibt insofern keine Grenzwerte nach der Lärmschutzverordnung für das betroffene Naturschutzgebiet, welche eingehalten werden müssen. Ein möglicher Einfluss von Mehrlärm auf das Naturschutzgebiet kann also nicht mit der LSV beurteilt werden.

6. Die LGU fordert den Projektträger in ihrer Stellungnahme auf, konkrete Massnahmen für den Umweltbereich Lärm hinsichtlich der Auswirkungen auf den nahegelegenen

Wildtierkorridor sowie das Naturschutzgebiet festzulegen.

Wie vorgehend bereits erwähnt, wird der Aussenraum durch die LSV nicht direkt geschützt. Der Aussenraum wird in der Nähe von lärmempfindlichen Räumen indirekt geschützt, weil der Grenzwert bei offenem Fenster eingehalten werden muss (Art. 23 LSV). Auch wenn Art. 1 Abs. 1 USG Tiere und Pflanzen nennt, so ist im Bereich Lärm der Schutz des USG auf den Menschen beschränkt (Art. 18 USG). So sieht dieser Artikel ausdrücklich vor, dass die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen so festzulegen sind, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Der Schutz vor Lärm bezieht sich somit nur auf die Bevölkerung. Die Natur und die Tiere werden ausdrücklich nicht erfasst.

Daher wäre und ist es auch bei einer detaillierten, vertieften Betrachtung schwierig, notwendige und sinnvolle Massnahmen zu definieren. Auch deren Vorschreibung müsste auf einer gesetzlichen Basis erfolgen. Nach Ansicht des Amtes für Umwelt kann gegenständlich davon ausgegangen werden, dass die geplanten Massnahmen am Bahnhof Nendeln nicht zu einer relevanten Veränderung der Lärmsituation im Naturschutzgebiet führen werden. Dies da der Einfluss der südlichen Weiche auf das Naturschutzgebiet oder den Wildtierkorridor vernachlässigbar ist, da der Abstand von 90 m eine Pegelreduktion von 19.5 dB zur Folge hat. Massgeblich für die Lärmbelastung des Naturschutzgebiets und der Störung des Wildtierkorridors ist das zum Naturschutzgebiet parallel verlaufende Gleis, welches ausserhalb des Projektperimeters liegt und somit bestehend ist und nicht verändert wird.

7. Die Gemeinde Eschen erachtet das Nicht-Erwähnen der Auswirkungen betreffend die möglichen Kapazitäten der Trasse als groben Mangel der eingereichten Unterlagen.

Die Erhöhung des Güterverkehrs wird in den Prognosezahlen der ÖBB mit einer Steigerung von ca. 2% pro Jahr und somit auch in den Lärmberechnungen berücksichtigt. Es ist hier jedoch festzuhalten, dass nach dem Stand der Technik für die Berechnung der Lärmemissionen nicht die Kapazität einer Eisenbahnstrecke massgebend ist. Lärmemissionen werden wie gegenständlich anhand des prognostizierten Zugverkehrs und der Annahmen einer durchschnittlichen Zugskomposition berechnet und beurteilt. An dieser Stelle wird nachdrücklich darauf hingewiesen, dass das Amt für Umwelt in regelmässigen Abständen den Eisenbahn-Lärmkataster überarbeitet und beurteilt, ob gemäss den gesetzlichen Grundlagen Massnahmen zu treffen sind. Sollten die erhöhten Kapazitäten zu Mehrverkehr und zu einer Überschreitung der relevanten Grenzwerte führen, wird die ÖBB-Infrastruktur AG Massnahmen treffen müssen.

8. Die Gemeinde Eschen hält in ihrer Stellungnahme fest, dass gemäss mehrfacher Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) auch eine reine Erneuerung von Verkehrsinfrastrukturen einer UVP-Pflicht unterliegen könne. Dies dann, wenn die Erneuerung beispielsweise ihrer Art nach einem «Bau» von Infrastruktur gleichkommen können. Bei der Beurteilung, ob mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist, sei auf sämtliche Merkmale abzustellen, nicht bloss auf die Länge oder dergleichen des Vorhabens. Die Möglichkeit von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sei abstrakt zu beurteilen, um eine Einzelfallprüfung nicht vorwegzunehmen. Die Verlängerung der Doppelspur um 348 m sei in diesem Lichte zu beurteilen.

Die Gemeinde Eschen verweist allgemein auf «mehrfache Rechtsprechung» des EuGH ohne konkrete EuGH-Urteile zu nennen. Zudem ergibt sich aus den obigen Ausführungen der Gemeinde nicht klar, was sie konkret damit zum Ausdruck bringen bzw. damit bezwecken wollte. Grundsätzlich aber teilt das Amt für Umwelt die Ansicht der Gemeinde Eschen. Aus diesem Grunde führt das Amt für Umwelt auch die gegenständliche Einzelfallprüfung durch und prüft damit die UVP-Pflicht des Projekts. Auch berücksichtigt das Amt für Umwelt nicht lediglich die Verlängerung der Doppelspur, sondern wie im UVPG vorgesehen, sämtliche Kriterien gemäss Anhang 2.

9. Die Gemeinde Eschen regt an, dass das Land Liechtenstein mit der ÖBB eine vertragliche Regelung eingehen sollte, welche die Entwicklung der künftigen Verkehrszahlen auf der Trasse reguliere. Die Gemeinde hält daher als zentralen Punkt fest, dass sie parallel zum gegenständlichen Projekt eine vertragliche Vereinbarung des Landes mit der ÖBB betreffend die Limitierung des Bahn- resp. Güterverkehrs fordere.

Das Amt für Umwelt hat für das Anliegen der Gemeinde Verständnis. Jedoch bietet das UVPG hierfür keinen Handlungsspielraum. Insbesondere liegt die Zuständigkeit für Vereinbarungen im Eisenbahnbereich nicht beim Amt für Umwelt.

10. Die Gemeinde Eschen führt in ihrer Stellungnahme aus, dass sie Beschwerde einlegt und die Durchführung einer UVP der geplanten Massnahmen beim Amt für Umwelt beantragt.

Das Amt für Umwelt möchte die Gemeinde Eschen an dieser Stelle darauf hinweisen, dass auf die gegenständliche Verfügung ein Rechtsmittel besteht, welches die Gemeinde erst nach Zustellung dieser Verfügung wahrnehmen kann.

11. Die Gebühr für die Beurteilung der Unterlagen zur UVP-Pflicht im Einzelfall stützt sich auf Art. 8 Bst. a der Verordnung vom 14. Oktober 2014 betreffend die Einhebung von Gebühren nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-GebV), LGBl. 2014 Nr. 261.

Aus all diesen Gründen war spruchgemäss zu entscheiden.

RECHTSMITTELBELEHRUNG

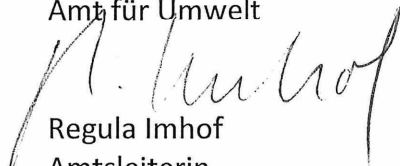
Gegen diese Verfügung kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Vorstellung beim Amt für Umwelt oder Beschwerde mündlich zu Protokoll oder schriftlich bei der Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten erhoben werden.

Die Beschwerde muss enthalten:

- die Bezeichnung der angefochtenen Verfügung,
- die Erklärung, ob die Verfügung ihrem ganzen Inhalt nach oder nur in einzelnen Teilen angefochten wird und in letzterem Fall die genaue Bezeichnung des angefochtenen Teils,
- die Beschwerdegründe,
- die Anträge,
- das tatsächliche Vorbringen und die Beweismittel, durch welche die Anfechtungsgründe gestützt und bewiesen werden wollen,
- die Unterschrift des Beschwerdeführers.

Vaduz, 02. November 2023

Amt für Umwelt



Regula Imhof
Amtsleiterin

- Geht an:
- ÖBB-Infrastruktur AG, Ing. Josef Schauer und Mag. Andreas Netzer, Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau, Projektleitung Tirol/Vorarlberg1, Praterstern 3, A-1020 Wien
 - Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz, Kirchstrasse 5, 9494 Schaan
 - Verkehrsclub Liechtenstein, Postfach 813, 9490 Vaduz
 - Fischereiverein Liechtenstein, Postfach 10, 9491 Ruggell
 - Gemeinde Eschen, Gemeindevorsteher Tino Quaderer, St. Martins-Ring 2, 9492 Eschen
- Kopie an:
- Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt, Peter-Kaiser-Platz 1, Postfach 684, 9490 Vaduz
 - Amt für Hochbau und Raumplanung, Henrik Caduff, Städtle 38, Postfach 684, 9490 Vaduz

Kleine Anfrage

ÖBB-Investition in Gleis- und Streckenausbau zwischen Feldkirch-Buchs, insbesondere in Nendeln

Frage von Landtagsabgeordneter Johannes Kaiser

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

Frage vom 08. November 2023

Die ÖBB investieren Euro 113 Mio. in die Strecke Buchs-Feldkirch, hiess es im «Vaterland» anfangs November. Dies ist nicht neu, denn der Gemeinderat Eschen hat schon klar Stellung genommen zu diesen Gleis- und Streckenausbauplänen. Was als Ersatzinvestition bezüglich der von Liechtenstein abgelehnten S-Bahn-FLACH im 2020 daher kommt mit der Suggestion eines Takt-Ausbaus für einen attraktiven S-Bahn-Betrieb für Pendler, ist für die den Ortsteil Nendeln alles andere als idyllisch. Auf diesem Streckenteil beziehungsweise beim Bahnhof in Nendeln wird der Ausbau des Doppelgleises gleich verdreifacht – von heute 348 Metern auf über einen Kilometer, auf 1'095 Meter. Dies macht ein Kreuzen von längeren Güterzügen möglich. So kann die Kapazität auf dieser Strecke um bis zu 20 Prozent gesteigert werden. Und wir wissen, wenn eine Kapazität in diesem Ausmass geschaffen beziehungsweise in absehbarer Zeit vorhanden ist, wird sie auch genutzt. Die Nendler Einwohnerschaft, welche im unteren Teil der Churerstrasse in unmittelbarer Nähe der Bahngleise wohnt, ist heute schon insbesondere von den zahlreichen Güterzügen enorm belastet. Meine Fragen an die Regierung:

- * Wie steht die Regierung mit der ÖBB in Verhandlung und welches sind ihre Bedingungen zu einem Dreifachausbau der Doppelgleise im Zentrum des Bahnhofbereichs - dies zum Schutze der Nendler Bevölkerung und Bewohnerschaft?
- * Ist die Regierung im Austausch mit der Gemeinde Eschen und werden die Anforderungen der Gemeinde von der Regierung bei den ÖBB vertreten?
- * Wie ist das Mitsprache- beziehungsweise Mitbestimmungsrecht der Gemeinde Eschen geregelt und welchen Einfluss kann die Gemeinde und Regierung bei diesem ÖBB-Ausbauprojekt, das insbesondere den Güterverkehr massiv begünstigt, nehmen?
- * Welche prioritären Verhandlungspunkte und Mitwirkungspunkte stellt die Regierung gegenüber den ÖBB einerseits zum Schutz der Nendler Wohnbevölkerung und andererseits als Mehrwert für die Attraktivitätssteigerung des ÖV allgemein in Liechtenstein?

- * Die IG Mobiles Liechtenstein vertritt, in diesen wohnnahen Dorfquartieren und -zentren, hinsichtlich einer langfristigen Lösung für die nächsten Generationen den Hauptstrassen-wie auch Bahnkorridor zu behausen beziehungsweise als Galerie zu gestalten. Die Oberfläche wird so zu einem künftig lebenswerten Lebensraum mit Begrünung, Biodiversität und neuen Gestaltungsmöglichkeiten. Ist dies für die Regierung überhaupt ein Thema?

Antwort vom 10. November 2023

Eingangs sind einige der in der Einleitung genannten Zahlen richtigzustellen:

Es ist nicht korrekt, dass es zu einer Verdreifachung des Doppelgleises kommen soll. Auch der in der Einleitung erwähnte Ist-Bestand von 348 Metern ist nicht korrekt. Der Ist-Bestand beträgt 747 Meter. In Anbetracht der Ziellänge von 1'095 Meter entspricht dies einer Verlängerung des Doppelgleises um 348 Meter oder 46%.

Es ist nicht korrekt, dass es durch die geplante Verlängerung von 747 Metern auf 1'095 Metern zu einer Kapazitätssteigerung von bis zu 20% kommen würde. Durch den geplanten Ausbau des Doppelgleises stehen keine zusätzlichen Gleise zur Abwicklung von zusätzlichen Zügen zur Verfügung. Durch die geplante Verlängerung kann die Fahrplanstabilität auf der Strecke Feldkirch-Buchs verbessert werden, wovon insbesondere der Personenverkehr auf der Schiene profitieren könnte. Durch die geplante Verlängerung des Doppelgleises wird die Möglichkeit geschaffen, dass längere Güterzüge im Bereich des Doppelgleises kurzfristig parkiert werden können, damit Personenzüge diese Güterzüge überholen können.

Die Investition von 113 Millionen Euro würden zur Gänze von der ÖBB getragen. Die Gelder würden unter anderem für Massnahmen wie den Umbau aller Eisenbahnkreuzungen auf elektronische Steuerungen aufgewendet, was in der Folge auch zu weniger Lärm beim Eisenbahnübergang Schwemmegasse Nendeln führen werde, bei welchem derzeit noch eine Signalglocke im Einsatz ist.

Zu Frage 1:

Die Regierung und die zuständigen Stellen stehen regelmässig im Austausch mit den ÖBB. Dies erfolgt telefonisch oder in Form von Sitzungen, die teilweise als Videokonferenzen abgehalten werden.

Die Position der Regierung ergibt sich dabei, wie bei allen anderen Themen auch, aus einer Abwägung verschiedener Interessen. Dazu gehören in diesem konkreten Fall neben den Interessen der Bevölkerung auch diejenigen der Gemeinde Eschen, der Wirtschaft, der Raumplanung oder auch die Interessen des öffentlichen Verkehrs.

Zu Frage 2:

Ja. Zudem wird die Regierung in Kürze auch das Gespräch mit der Gemeinde Mauren suchen.

Zu Frage 3:

Wie die Antworten zu den Fragen 1 und 2 zeigen, finden entsprechende Gespräche statt. Zusätzlich kann angemerkt werden, dass die Gemeinde Eschen auch bilateral mit den ÖBB in Kontakt steht. Dies unter anderem auch deswegen, weil vom aktuell vorliegenden Projekt der ÖBB Flächen der Gemeinde Eschen betroffen sind. Dasselbe gilt für Flächen des Landes Liechtenstein.

Zu Frage 4:

Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, nimmt die Regierung eine Interessensabwägung vor, die dann zu einer entsprechenden Verhandlungsposition führt.

Zu Frage 5:

Ja. Die Regierung hat mehrfach bekräftigt, dass sie unterirdische Lösungen für Verkehrsträger prüfen wird.

Dies wurde beispielsweise im Rahmen des Bericht und Antrags der Regierung betreffend die Kenntnisnahme der Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan im Jahr 2021 oder in der Postulatsbeantwortung betreffend ein nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept ausgeführt.