jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

RS Vfgh 2007/12/13 V87/06

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.12.2007

Index

83 Natur- und Umweltschutz
83/01 Natur- und Umweltschutz

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung
B-VG Art18 Abs2
B-VG Art139 Abs1 / Allg
TrassenV, BGBl II 140/2006, betr die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt
3. Hochleistungsstrecken-V, BGBl 83/1994, betr Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke
HochleistungsstreckenG §1, §3, §4, §5, §16 Abs4
EisenbahnG 1957 §19 Abs4
Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV (SchIV), BGBl 415/1993 §4, §5
UVP-G §19 Abs3, §24 Abs1, §24 Abs11
UVP-G 2000 §1 Abs1 Z3, Z4, §2 Abs2, §4, §23b Abs1 Z2, §23b Abs4, §24 Abs1, §24f, §24h, §46 Abs18 Z5, §46 Abs19 Z3
Richtlinie des Rates vom 27.06.85. 85/337/EWG, über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Richtlinie) idF der Richtlinie 97/11/EG Art9
Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. 92/43/EWG
Bundes-UmgebungslärmschutzG
Richtlinie 2002/49/EG betr Umgebungslärm
VfGG §61a

Leitsatz

Abweisung des Antrags einer Standortgemeinde auf Aufhebung derTrassenverordnung im Zuge der Koralmbahn; kein Verstoß gegen dieVerpflichtung des verordnungserlassenden Bundesministers zurBerücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G;keine Verpflichtung zur Wahl der optimalen Trassenvariante; keinVerstoß gegen die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung;rechtmäßige Annahme der Umweltverträglichkeit des Vorhabens imHinblick auf Gutachten der Sachverständigen für Tourismus,Lärmschutz, Hygiene und Humanmedizin sowie Ökologie; kein Widerspruchzur UVP-Richtlinie und zur Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie; keineunsachliche Differenzierung im Vergleich zu einem anderenStreckenabschnitt im Hinblick auf dessen Einhausung; keine Bedenkengegen die Erklärung der Koralmbahn zur Hochleistungsstrecke

Rechtssatz

Zulässigkeit des Antrags einer Standortgemeinde auf Aufhebung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II 140/2006.

Die Einleitung des Vorverfahrens gemäß §4 UVP-G 2000 ist vor dem 31.12.04 erfolgt. Die Projektwerberin hat die Anwendung des dritten Abschnittes idF BGBl I 153/2004 nicht beantragt. Gemäß der Übergangsregelung des §46 Abs19 Z3 UVP-G 2000 findet §24 Abs11 UVP-G idF BGBl 773/1996 daher auf den vorliegenden Fall Anwendung.

Die in Rede stehende Trassenverordnung bezieht sich auf den Neubau einer Hochleistungsstrecke über eine Länge von mehr als 10 km, die nicht allein durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken eingerichtet wird (vgl §24 Abs1 UVP-G).

Bei der antragstellenden Gemeinde St Kanzian am Klopeiner See handelt es sich um eine "Standortgemeinde" iSd§19 Abs3 UVP-G, weil die Trasse über ihr Gemeindegebiet verläuft.

Da das UVP-G in Ansehung der Erlassung einer Trassenverordnung gemäß §3 Abs1 HochleistungsstreckenG verfahrensrechtlichen Charakter besitzt, ist die angefochtene Verordnung anhand des zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltenden UVP-G zu überprüfen (In-Kraft-Treten der Verordnung am 05.04.06). Zum Zeitpunkt der Erlassung der Trassenverordnung standen das HochleistungsstreckenG idF BGBl I 154/2004 sowie das UVP-G 2000 idFBGBl I 14/2005 in Geltung. Unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmung des §46 Abs18 Z5 UVP-G 2000 idF BGBl I 14/2005 ist jedoch für die Erlassung einer Trassenverordnung nach dem HochleistungsstreckenG die Fassung des UVP-G 2000 idF BGBl I 89/2000 maßgeblich. Gemäß der Übergangsbestimmung des §16 Abs4 HochleistungsstreckenG idFBGBl I 154/2004 beruht die Verordnung auf dem HochleistungsstreckenG idF BGBl I 138/2003. Die Verordnung ist demnach auch am Maßstab dieser Gesetzeslage zu überprüfen.

In der "Entscheidung" über die Erlassung der Verordnung gemäß §3 Abs1 HochleistungsstreckenG sind gemäß§24h Abs3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Diese Berücksichtigungspflicht bedeutet, dass sich der zuständige Bundesminister vor Erlassung der Trassenverordnung mit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der ihm auferlegten Interessenabwägung auseinanderzusetzen hat. Er ist dabei nicht verpflichtet, sämtliche Empfehlungen, die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung - etwa auch im Gutachten - ausgesprochen werden, unmittelbar bei Erlassung der Trassenverordnung umzusetzen.

Unzulässig und daher rechtswidrig ist die Erlassung einer Trassenverordnung dann, wenn das der Umweltverträglichkeitsprüfung und der nachfolgenden Trassenverordnung zugrunde gelegte Projekt entweder die in den Z1 bis Z3 des §24h Abs1 UVP-G 2000 festgelegten Grenzen für Emissions-, Immissions- oder Abfallbelastungen überschreitet oder wenn die Gesamtbewertung des Vorhabens gemäß §24h Abs3 zweiter Satz UVP-G 2000 ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen "schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind".

Die Umweltverträglichkeit des Projektes muss daher unter Bedachtnahme auf die in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie dem Umweltverträglichkeitsgutachten aufgezeigten zwingenden Maßnahmen zur Vermeidung schwerwiegender Umweltbelastungen beurteilt werden. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass als Folge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens jene Maßnahmen, Vorschreibungen und Auflagen außerhalb der Trassenverordnung in verschiedenen Rechtsformen verfügt werden, deren Verwirklichung schwerwiegende Umweltbelastungen vermeiden lässt und die dazu führen, dass sich die - vorweg - erlassene Trassenverordnung als gesetzmäßig erweist.

Im Hinblick auf die Verfahrensgestaltung bei der Erlassung einer Trassenverordnung verfügt der zuständige Bundesminister - wie jede verordnungserlassende Behörde - über eine Gestaltungsfreiheit, die lediglich durch die Verpflichtung nach §24 Abs1 UVP-G 2000 zur Durchführung der "für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen" begrenzt ist.

Die Verfahrensvorschriften des UVP-G 2000 sind auch nicht so zu verstehen, dass jede, noch so geringfügige Abweichung bereits die Rechtswidrigkeit der abschließenden Trassenverordnung bewirkt.

Beachtlich sind vor allem solche Verfahrensmängel (mit der Rechtsfolge der Gesetzwidrigkeit einer Verordnung), die insoweit "wesentlich" waren, als sie zu einer Verkürzung des Anhörungsrechtes insbesondere durch Beschränkung der Informationsrechte führten (s VfSlg 16242/2001).

Weder aus dem HochleistungsstreckenG noch aus dem UVP-G 2000 lässt sich eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl

der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist (s §3 Abs1 HochleistungsstreckenG), ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde.

Aus §1 Abs1 Z3 und Z4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung des die Erlassung der Trassenverordnung durch die Behörde vorbereitenden Eisenbahnunternehmens die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Alternativen darzulegen. Diese Darlegung dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert. Im Übrigen ist dem Projektwerber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt.

Der Vergleich der Variante 1C mit den übrigen in Betracht kommenden Varianten und insbesondere der letztlich ausgewählten Variante 1B ist in der Umweltverträglichkeitserklärung dokumentiert. Ausscheidung der Variante 1C aufgrund eines "nicht einschätzbaren Verfahrensrisikos" im Hinblick auf die Querung des Natur- und Vogelschutzgebietes "Völkermarkter Stausee".

Auch jene Sachverständigen, die die Variante 1C, bezogen auf ihre Fachgebiete, als optimal einstuften, bewerteten die Begründung ihres Ausscheidens als "nachvollziehbar und plausibel". Die Projektwerberin ist ihrer Verpflichtung aus §1 Abs1 Z4 UVP-G 2000 insofern in ausreichendem Maße nachgekommen. Der verordnungserlassenden Behörde kann damit kein Verfahrensfehler vorgeworfen werden.

Kein Verstoß der Trassenverordnung gegen die Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV (SchIV).

Bei der SchIV handelt es sich um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen iSd§24h Abs2 UVP-G 2000. Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs1 Z2 litc UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.

Vor dem Hintergrund des aus der Verordnungsermächtigung (vgl §19 Abs4 EisenbahnG 1957) abzuleitenden Zieles und Inhaltes der SchIV lässt sich aus §5 SchIV jedenfalls keine Verpflichtung für den Projektwerber ableiten, bei einem vergleichbaren wirtschaftlichen Aufwand eines Projekts die lärmimmissionsärmste Trassenvariante auszuwählen. Die Regelung betrifft allein die Art und Weise der Gestaltung baulicher Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnstrecken, nicht die (davor liegende) Frage nach dem Verlauf der Eisenbahnstrecke.

Keine unzureichenden Sachverhaltsfeststellungen.

Die Bedenken in Bezug auf die mangelhafte Ermittlung der relevanten Entscheidungsgrundlagen wurden im Rahmen der öffentlichen Erörterung schlüssig widerlegt. Von Vertretern der Projektwerberin wurde dabei ausdrücklich klargestellt, dass "die letztgültige Trasse des Tunnels Stein für die Erschütterungsprognosen herangezogen" worden ist.

Mängel im Protokoll über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung (vgl§24f Abs3 UVP-G 2000) können nur insoweit relevante Verfahrensmängel darstellen, als sie im Ergebnis zu einer anderen Entscheidung durch die Behörde bzw zu einem anderen Verordnungsinhalt geführt hätten. Der belangten Behörde ist beizupflichten, wenn sie darlegt, dass den von der antragstellenden Gemeinde gerügten Fehlern im Protokoll allesamt keine derartige Relevanz zukommt.

Zum behaupteten Verstoß gegen §3 und §5 HochleistungsstreckenG (Ausweisung des Trassenverlaufes) ist festzuhalten, dass die Katasterlagepläne bereits Teil der Projektunterlagen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerberin sind, die den Gemeinden übermittelt und von diesen nachweislich über den gesetzlich geforderten Zeitraum von sechs Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden sind. In diesen Katasterlageplänen wurde der Trassenverordnungsstreifen durch grau unterlegte Streifen ausgewiesen.

Kein Verstoß gegen §24h UVP-G 2000 (betr die Verpflichtung zur Veröffentlichung der Entscheidungsgründe in der Standortgemeinde).

§24h Abs4 UVP-G 2000 regelt die richtlinienkonforme Veröffentlichung der Entscheidungsgründe für die Verordnung. Aus Art9 der UVP-Richtlinie ergibt sich, dass die Veröffentlichung der Entscheidungsgründe zeitlich nach Erlassung der Verordnung erfolgt.

Angesichts des Zusammenhanges, in dem die Regelung des §24h Abs4 UVP-G 2000 steht, kann selbst aus einem längeren bzw sogar überlangen Zeitraum - wie im vorliegenden Fall von fast einem Jahr - zwischen der Erlassung der Verordnung und der Veröffentlichung der wesentlichen Entscheidungsgründe kein die Gesetzwidrigkeit der Verordnung begründender Verfahrensmangel abgeleitet werden.

Die belangte Behörde ist verfahrensrechtlich nicht verpflichtet, sich mit den von der antragstellenden Gemeinde nachträglich, dh nach Veröffentlichung des Protokolls über die öffentliche Erörterung, eingebrachten Stellungnahmen und Gutachten eigens auseinanderzusetzen.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten, das sich laut Prüfbuch vollständig mit allen zum Vorhaben eingereichten Stellungnahmen befasst, bestätigt die Umweltverträglichkeit des Projektes. Das Vorbringen der Antragstellerin gibt dem Verfassungsgerichtshof keinen Anlass für begründete Zweifel an der Vollständigkeit und Schlüssigkeit der Ausführungen in den einzelnen Teilgutachten.

Keine Fehler oder Unschlüssigkeit im Gutachten des Sachverständigen im Bereich Tourismus.

Eine komplette Einhausung des Streckenabschnittes wurde von den Sachverständigen nicht gefordert. Eine der vom Sachverständigen für den Bereich Fremdenverkehr vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen besteht in der Ausgestaltung des Bahnhofes Kühnsdorf als "tourismusfreundliches Eingangstor" zur Region Klopeinersee. Der Bahnhof ist in der Trassenverordnung grundsätzlich vorgesehen. Ob und inwieweit der Bahnhof tatsächlich genutzt wird, ist eine Frage des laufenden Betriebes und nicht im Stadium der Errichtung der Hochleistungsstrecke zu beurteilen.

Keine Umweltunverträglichkeit im Hinblick auf Lärmimmissionen.

Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß §24h Abs2 UVP-G 2000 nach "bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften", zu denen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Der Sachverständige für Lärmschutz hat sich daher zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert.

An diesem Ergebnis vermögen auch die an den niedrigeren WHO-Grenzwerten orientierten Forderungen des Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin nach lärmschutztechnischen Maßnahmen nichts zu ändern. Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht auch nicht der UVP-Richtlinie.

Die SchIV zielt auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen. Ihre Grenzwerte orientieren sich keineswegs allein daran, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten, sondern stellen eine ausreichende Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar.

Keine Widersprüchlichkeiten bei den herangezogenen Beurteilungskriterien durch den Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin.

Lediglich empfehlender Charakter der Guidelines der WHO.

Die Heranziehung der in der SchIV vorgeschriebenen Grenzwerte steht auch nicht in Widerspruch zur Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm) oder dem darauf beruhenden nationalen Umsetzungsgesetz (Bundes-UmgebungslärmschutzG, BGBl I 60/2005), da aufgrund des von der Richtlinie bzw dem Gesetz verfolgten Zieles gar keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgegeben werden.

(Mögliche) Kapazitätsausweitungen, mit denen die der Trassenverordnung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsannahmen überschritten werden, lösen (erst) eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf Lärmimmissionen in dessen Bauphase.

Die Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin sowie für Lärmschutz legen zum Schutz der Nachbarschaft vor überhöhten Baulärmauswirkungen eigene Immissionsgrenzwerte für den Baulärm fest und sehen als zwingende Maßnahme insbesondere regelmäßige Kontrollmessungen und, falls erforderlich, begleitende Schallschutzmaßnahmen vor.

Aus den Teilgutachten zum Themenbereich Ökologie sowie zu den Themenbereichen "Fischereiwesen, Gewässerökologie" und "Jagd, Wildökologie" ergibt sich, dass eine eingehende Befassung mit den Schutzgütern der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie erfolgt ist.

Das Vorbringen, wonach der Artenschutz bezüglich der Tiere (zB Gelbbauchunken, Moorfrösche, Fledermäuse, Fischotter) des Anhanges IV der Richtlinie nicht bzw nicht ausreichend erfolgt wäre, ist somit nicht stichhaltig.

Die Errichtung einer 110 kV-Leitung ist weder als in einem sachlichen noch in einem räumlichen Zusammenhang stehende Maßnahme gemäß §2 Abs2 bzw §23b Abs4 UVP-G 2000 anzusehen. Dass der mit der Errichtung der Trasse in Zusammenhang stehende Schotterabbau Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung war, ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen für Raumplanung.

Keine unsachliche Differenzierung des Streckenabschnittes im Vergleich zum Koralmbahnabschnitt St Andrä - Aich im Hinblick auf die Einhausung.

Der Streckenabschnitt Aich - Althofen/Drau wurde, bei Einhaltung sonstiger zwingender Maßnahmen (insbesondere auch im Hinblick auf den Lärmschutz), von den beigezogenen Sachverständigen - ohne komplette Einhausung - als umweltverträglich beurteilt.

Keine Bedenken gegen die Erklärung der Koralmbahn zur Hochleistungsstrecke als Teil der Eisenbahnstrecke

Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze

Österreich/Italien (3. Hochleistungsstrecken-V, BGBl 83/1994), die einen Teil von in europarechtlichen Rechtsdokumenten ausgewiesenen europäischen Hauptachsen des Schienenverkehrs (sog "Transeuropäisches Netz" [TEN]) bildet.

Mit einer Hochleistungsstreckenverordnung wird bereits eine verbindliche Regelung für den Bau dieser Hochleistungsstrecke getroffen; kein Ermessen des die konkrete Trassenverordnung erlassenden Bundesministers, ob ein Bedarf nach der Errichtung der betreffenden Strecke besteht oder nicht. Den Ausführungen der antragstellenden Gemeinde bezüglich eines fehlenden öffentlichen Interesses am Bau der Hochleistungsstrecke kommt daher keine Relevanz zu.

Kein Kostenzuspruch; Kostenersatz im Verfahren über einen Antrag gemäß §24 Abs11 UVP-G (Instrument der abstrakten Normenkontrolle) nicht vorgesehen.

Entscheidungstexte

- V 87/06
  Entscheidungstext VfGH Erkenntnis 13.12.2007 V 87/06

Schlagworte

Eisenbahnrecht, Umweltschutz, Umweltverträglichkeitsprüfung,Übergangsbestimmung, VfGH / Prüfungsmaßstab, Verordnungserlassung,Geltungsbereich (zeitlicher) eines Gesetzes, EU-Recht Richtlinie,Sachverständige, VfGH / Kosten

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2007:V87.2006

Zuletzt aktualisiert am

30.01.2009

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at