jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2007/5/23 2005/03/0094

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 23.05.2007

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
20/01 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB);
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

ABGB §364a;
AVG §52;
AVG §53 Abs1;
AVG §55 Abs1;
AVG §58 Abs2;
AVG §60;
AVG §7 Abs1 Z4;
AVG §7 Abs1;
AVG §8;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35 Abs2;
EisenbahnG 1957 §35 Abs3;
EisenbahnG 1957 §37 Abs3;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde von 1. Dipl.- Ing. MB, 2. Verlassenschaft nach AC, 3. Gemeinnützige Siedlungsgen. A GmbH, 4. Dr. FK, 5. EK, 6. Dipl.-Ing. RK, 7. HK,

8. HL und 9. AP, alle in W, alle vertreten durch Dr. Andreas Manak, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Stephansplatz 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 9. Dezember 2004, Zl 299.332/11-II/Sch2/2004, betreffend Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: E AG, nunmehr Ö AG, in W), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund zu gleichen Teilen Aufwendungen in der Höhe von insgesamt EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Kostenbegehren der mitbeteiligten Partei wird abgewiesen.

Begründung

I.

Mit dem angefochtenen Bescheid erteilte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei für den zweiten Abschnitt des "Lainzer Tunnels" ("Anbindung Donauländebahn der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn") "nach Maßgabe der Ergebnisse der durchgeführten Ortsverhandlungen sowie dem sonstigen Verfahrensergebnis gemäß den Ausführungen in der Begründung und den in der Anlage 1 festgehaltenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Unterlagen unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung der nachstehend angeführten Vorschreibungen" die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung.

Als "Rechtsgrundlagen für die Genehmigung" wurden folgende

Bestimmungen genannt:

"§ 2 Hochleistungsstreckengesetz

§§ 33, 35 und 36 Eisenbahngesetz, BGBl. Nr. 60/1957 idgF.

§ 99 Abs. 2 Zi. 1 EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idgF.

Hochleistungsstreckenverordnung der Bundesregierung vom 23.2.1990, BGBl. Nr. 107/1990,

Trassenverordnung BGBl. Nr. 824/1993 vom 3.12.1993 Bau-Übertragungsverordnung vom 27.8.1996,BGBl. Nr. 450/1996, § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz Richtlinie 85/337/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie

2003/35/EG

§§ 10, 56 und 127 Abs. 1 lit. b) und Abs. 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 214/1959 idgF."

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 Eisenbahngesetz in der im Beschwerdefall maßgebenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 (EisbG) beziehe sich "insbesondere auf folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

-

Neubau der HL-Strecke 'Lainzer Tunnel' von LT / Gl. 49 km 1+139 bis km 1+355 und LT / Gl. 47 km 1+143 bis km 1+360

-

Neubau der HL-Strecke 'Güterschleife', Abzw. Altmannsdorf - Bf. Inzersdorf Ort, von GS / Gl. 9 km 0+000 bis km 0+426 und km 0+493 bis 2+251 bzw. von GS / Gl. 7 km 0+000 bis km 0+200 und km 0+302 bis 2+214

Diese Streckenteile beinhalten auch die Errichtung der Abzweigung Altmannsdorf mit Absprung der HL-Neubaustrecke 'Güterschleife' von der HL-Neubaustrecke 'Lainzer Tunnel' in Richtung Donauländebahn,

- sowie die Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Donauländebahn".

Die eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß § 36 Abs 1 und 2 EisbG beziehe sich "insbesondere auf folgende Hoch- und Kunstbauten:

a) Objekt T 2

aa) Verzweigung Altmannsdorf

GS-Gleis 7 km 0 + 000 bis km 0 + 200

GS-Gleis 9 km 0 + 000 bis km 0 + 213 LT-Gleis 49 km 1 + 139 bis km 1 + 355

ab)

Sicherheitsausgang (Notausstieg) G1A Altmannsdorfer Straße 55

LT-Gleis 49 km 1 + 174

GS-Gleis 7 km 0 + 177

ac) Sicherheitsausgang (Notausstieg) G1B Altmannsdorfer Straße 46

LT-Gleis 49 km 1 + 223

GS-Gleis 9 km 0 + 114

b) Objekt T 10

ba) Tunnel Tscherttegasse

GS-Gleis 9 km 1 + 225 bis km 1 + 676

c) Objekt B 8

ca) Rampe Eibesbrunnergasse

GS-Gleis 9 km 1 + 677 bis km 2 + 061

cb)

Betriebsgebäude Eibesbrunnergasse

GS-Gleis 9 km 1 + 684

d) Objekt B 9

da) Brücke Gutheil-Schoder-Gasse

GS-Gleis 9 km 2 + 122 bis km 2 + 251

e) Objekt B 10

ea) Unterführung Eibesbrunnergasse

GS-Gleis 9 km 1 + 677

eb)

Sicherheitsausgang (Notausstieg) G4 Eibesbrunnergasse GS-Gleis 9 km 1 + 657

f) Objekt T 9

fa) Tunnel Güterschleife

GS-Gleis 9 km 0 + 213 bis km 0 + 426

GS-Gleis 9 km 0 + 493 bis km 1 + 225

GS-Gleis 7 km 0 + 302 bis km 1 + 189

fb)

Sicherheitsausgang (Notausstieg) G2 Breitenfurter Straße LT-Gleis 49 km 0 + 839

GS-Gleis 9 km 0 + 555

GS-Gleis 7 km 0 + 479

fc)

Sicherheitsausgang (Notausstieg) G3 Griessergasse GS-Gleis 9 km 1 + 100".

Weiters wurde im Spruch des Bescheides ausgeführt, dass sich die im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung mitumfassten wasserrechtlichen Belange gemäß den §§ 10, 56 und 127 Abs 1 lit b und Abs 2 WRG insbesondere auf die durch die gegenständlichen Baumaßnahmen notwendig werdenden wasserbautechnischen Maßnahmen, nämlich "Grundwasserhaltungsmaßnahmen als Bauhilfsmaßnahmen" und "Entwässerungsmaßnahmen" bezögen.

Die belangte Behörde ordnete im Spruchpunkt 1.I. näher genannte "Vorschreibungen" (Punkte A bis P, Seiten 3 bis 44 des angefochtenen Bescheides) an.

Im Spruchpunkt 1.II. ("Interoperabilität") wurde ausgesprochen, dass es sich bei den genehmigten Eisenbahnanlagen

gemäß § 88 Z 1 lit c EisbG in Übereinstimmung mit Art 10 Abs 2 lit c (Kategorie III) der Entscheidung Nr 884/2004/EG vom 29. April 2004 in Verbindung mit der Entscheidung Nr 1692/96/EG jeweils des Europäischen Parlaments und des Rates um eine Strecke des interoperablen österreichischen Anteiles am transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem handle (A).

Im Spruchpunkt 1.II. wurden weiters (B) "gemäß § 100 Abs 1 Z 1 EisbG in Verbindung mit §§ 23 und 4 (7) EisbVO 2003 (...) zu der Entscheidung 2002/732/EG über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems 'Infrastruktur' des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Art 6 Abs 1 der Richtlinie 96/48/EG, ABl Nr L 245 vom 12. September 2002, S 143 in der Fassung der Berichtigung ABl Nr 275 vom 11. Oktober 2002, S 5", für das bescheidgegenständliche Projekt näher genannte Ausnahmen bewilligt.

Die belangte Behörde ordnete ferner an, dass gemäß § 35 Abs 4 EisbG das Bauvorhaben innerhalb einer Frist von zehn Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen sei, und diese Frist über einen rechtzeitig an die Eisenbahnbehörde gerichteten Antrag verlängert werden könne (Spruchpunkt 1. IV.).

Im Spruchpunkt 1.V. wurde über die im Verfahren erhobenen "schriftlichen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen" dahin entschieden, dass diese zum Teil als unbegründet abgewiesen, zum Teil auf den Zivilrechtsweg verwiesen wurden.

In der Begründung des Bescheides führt die belangte Behörde unter anderem Folgendes aus:

"Das Projekt Lainzer Tunnel bezweckt die Schaffung einer leistungsfähigen Eisenbahnverbindung durch Wien, die West-, Süd- und Donauländebahn miteinander verbinden wird, da die bestehende Verbindungsbahn den Anforderungen eines leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs nicht mehr gerecht werden kann.

Das Projekt stellt einen integrativen Bestandteil des Ausbaues des Hochleistungsstreckenabschnittes Wien - St. Pölten dar. Die projektierte Eisenbahnstrecke wurde gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 und gemäß der darauf begründeten Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. Nr. 107/1990, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Im Rahmen des durchzuführenden Trassenverordnungsverfahrens wurde bereits im Jahre 1990 ein ersten Anhörungsverfahren abgeführt, in welchem ca. 2300 negative Stellungnahmen eingegangen sind.

Entsprechend den Forderungen des Landes Wien hinsichtlich der Erarbeitung alternativer Trassenvorschläge zum Trassenentwurf aus dem Jahre 1990 wurde nach Erörterung der im ersten Anhörungsverfahren aufgezeigten Problemkreise mit Vertretern der Stadt Wien ein zweites Anhörungsverfahren zum Zwecke der Erlassung einer Trassenverordnung im Februar 1993 eingeleitet. Vor der Einleitung dieses zweiten Anhörungsverfahrens gemäß § 4 Hochleistungsstreckengesetz wurde in Abstimmung mit der Stadt Wien der von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) erarbeiteten Trassenvariante 'HA-WEI Tief mit Maxing' in eisenbahntechnischer und betrieblicher Hinsicht sowie aus der Sicht des Umweltschutzes eindeutig der Vorzug gegeben.

Seitens der Stadt Wien wurde jedoch die Beibringung eines Betriebskonzeptes der Bahn für den Raum Wien, in dem die Notwendigkeit der geplanten Strecke dokumentiert und ihre Entlastungswirkungen auf andere Strecken verdeutlicht werden, sowie die Ausarbeitung und Vorstellung eines übergreifenden Lärmschutzprojektes für die Vor- und Anschlussstrecken des Lainzer Tunnels, insbesondere der Donauländebahn, zur Erzielung einer breiten Akzeptanz für die geplante Trassenführung für unbedingt notwendig erachtet.

Der Landeshauptmann von Wien hat im Juni 1993 unter bestimmten Voraussetzungen eine grundsätzlich positive Stellungnahme zum vorgeschlagenen Trassenverlauf abgegeben. Zu bemerken ist, dass im Zuge des zweiten Anhörungsverfahrens nur mehr 289 Stellungnahmen eingegangen sind, wovon 166 Stellungnahmen positiv waren.

Die ggstl. Trassenverordnung wurde im Bundesgesetzblatt, BGBl. Nr. 824/1993 vom 03.12.1993 kundgemacht. Im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens und des darin enthaltenen de-facto UVP-Verfahrens wurde das Projekt 'Lainzer Tunnel' einer gesamtheitlichen Betrachtung unterzogen.

Das Gesamtprojekt Lainzer Tunnel wurde für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren in 4 Teilabschnitte aufgeteilt (Einreichung von April-August 1996), wobei diese Aufteilung zu einer ökonomischen Verfahrensabwicklung erforderlich war und im Übrigen auch der bautechnischen Bauabwicklung entspricht. Diese 4 Teilabschnitte sind folgende:

1. Abschnitt:

Einbindung Südbahn (vom Bf. Meidling - Hst. Hetzendorf)

2. Abschnitt:

Anbindung Donauländebahn (Verzweigung Altmannsdorfer Straße - Gutheil- Schodergasse)

3. Abschnitt:

Verbindungstunnel

4. Abschnitt:

Verknüpfung Westbahn

In Bezug auf den hier ggstl. Abschnitt 2 ist Folgendes

anzuführen:

Die HL-AG hat mit Schreiben vom 16.04.1996, Zl..., den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, der in weiterer Folge mit den Schreiben vom 22.05.1996, Zl..., und 21.01.1998, Zl..., ergänzt wurde, für das ggstl. Projekt bei der Behörde gestellt.

Mit Schreiben vom 11.03.1998, Zl..., wurde eine Ergänzung des Antrages hinsichtlich einer Mitbehandlung wasserrechtlicher Belange gemäß § 127 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 WRG gestellt. Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wird nach Baufertigstellung gesondert beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr angesucht.

Projektbeschreibung:

Der von diesen Anträgen erfasste 2. Abschnitt kann wie folgt

zusammenfassend beschrieben werden:

'Im Anschluss an die Rampe Meidling B5 des ersten Teilbereiches "Einbindung Südbahn" beginnt im Bereich nach der Donauländebahnbrücke mit Objekt T1, Tunnel Altmannsdorf des Bauloses LT01, gegenständlicher zweiter Teilbereich "Anbindung Donauländebahn" der Personenverkehrstrasse der HL-Neubaustrecke "Lainzer Tunnel". Dieser Tunnel Altmannsdorf wird in offener Bauweise hergestellt und unterquert das Südbahn-Fernverkehrgleis 2 bzw. die Schnellbahn-Nahverkehrsgleise der S1.

Im Bereich zwischen der Strohberggasse und Altmannsdorfer Straße bzw. im Bereich des Objektes T2, Verzweigung Altmannsdorf, erfolgt unterirdisch die niveaufreie Verzweigung der HL-Neubaustrecke "Güterschleife" für Güterzüge von der HL-Neubaustrecke "Lainzer Tunnel" für Personenzüge.

Der zweite Teilbereich "Anbindung Donauländebahn" mit dem Baulos LT01 endet am Anfang des Objektes T3, Tunnel Hetzendorf des Bauloses LT07, der in bergmännischer Bauweise hergestellt wird und den Beginn des "Verbindungstunnels", dritter Teilbereich des "Lainzer Tunnels", darstellt.

Nach der Abzw. Altmannsdorfer Straße unterquert die HL-Neubaustrecke "Güterschleife" in zwei eingleisigen Tunnelröhren die Südbahn bzw. die Breitenfurter Straße und vereinigt sich im Bereich der Oswaldgasse zu einem zweigleisigen Tunnel.

Der Vortrieb des Objektes T9, Tunnel Güterschleife des Bauloses LT06, erfolgt bis zur Stüber-Gunther-Gasse grundsätzlich - ausgenommen der Bereich der Unterquerung der Personenverkehrstrasse der HL-Neubaustrecke "Lainzer Tunnel" mit der Güterverkehrstrasse der HL-Neubaustrecke "Güterschleife" Gleis 9, der in offener Bauweise hergestellt wird - in bergmännischer Bauweise.

Ab der Stüber-Gunther-Gasse wird mit Objekt T10, Tunnel Tscherttegasse des Bauloses LT03 in offener Bauweise die U6, die Wiener Lokalbahnen, die Donauländebahn und die Pottendorfer Linie unterquert.

Ab der Eibesbrunnergasse taucht die Trasse mit Objekt B8, Rampe Eibesbrunnergasse, auf, steigt nordöstlich der Donauländebahn hoch und überquert mit Objekt B9, Brücke Gutheil-Schoder-Gasse, die gleichnamige Straße. Nach diesem Brückenobjekt ist das Projektsende erreicht.

Der weitere Ausbau Richtung Zentralverschiebebahnhof Kledering bis zur Einmündung in die bestehende Donauländebahn vor der Favoritenstraße, einschließlich der im Projekt dargestellten Maßnahmen an der Donauländebahn, ist ein gesondertes Projekt und nicht Gegenstand dieses Verfahrens.' "

Die belangte Behörde führte weiter aus, dass sie die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels zunächst mit Bescheid vom 11. Juni 1999 erteilt hatte. Dieser Bescheid sei vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben worden. Nach Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs sei von der mitbeteiligten Partei die Weiterführung des Genehmigungsverfahrens in Teilbescheiden beantragt worden, worauf zunächst das "Objekt T1, Tunnel Altmannsdorf" mit Bescheid der belangten Behörde vom 18. März 2002 abgesondert genehmigt worden sei. (Die gegen den zuletzt genannten Bescheid erhobene Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 30. Juni 2006, Zl 2003/03/0209, zurückgewiesen.)

Die mitbeteiligte Partei habe mit Schreiben vom 20. Juni 2002 ergänzende Projektsunterlagen vorgelegt und um Weiterführung des Genehmigungsverfahrens ersucht. Diese Ergänzungen und Änderungen würden folgende Umstände betreffen:

-

"Ergänzungen zu Folge der Weiterentwicklung des Sicherheitskonzeptes

-

Die bauliche Berücksichtigung des Brandschutzes

-

Die baulichen Änderungen zufolge Berücksichtigung der vertieften Untersuchungen und Weiterentwicklungen, des letzten Standes der Technik bzw. der Richtlinien und der gesetzlichen Vorschriften, der Vorschreibungen der Amtssachverständigen im ersten Verfahrensschritt sowie die im Zuge der weitergeführten Ausschreibungsplanung entwickelten Modifikationen, soweit sie im EB-Operat darzustellen sind

-

Die bauliche Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes (v.a. Wandabstände, Randweg, Rettungsnischen, Notfälle)

-

Die Änderungen bei Grundeinlösen und fremden Rechten

-

Den Nachweis der Projektsidentität zwischen Einreichoperat 1992/1993 zur Trassenverordnung (TVO) und der EB-Einreichung 96/98

-

Die Beschreibung der 'de-facto-Prüfung' der Umweltverträglichkeit entsprechend den Anforderungen der Richtlinien 85/337/EWG ('RL85') und 97/11/EG ('RL97')

-

Die der Auslegung des Oberbaues zu Grunde gelegte Achslast wurde gegenüber der EB-Einreichung 96/98 auf 25 t erhöht

-

Alternative Ausführung eines Teilbereiches des Objektes T9 und zwar GS Gleis 9 von km 0+213 bis km 0+426 im Bereich des Bahnhofes Unterhetzendorf in offener Bauweise".

Die belangte Behörde habe daraufhin im Ermittlungsverfahren folgende Gutachten eingeholt:

-

"Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, DI S, 30.08.2002

-

Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau, DI J vom 26.08.2002

-

Eisenbahnbetrieb, Ing. E vom 29.08.2002

-

Elektrotechnik, Ing. L vom 04.09.2002

-

Schallschutz, Ing. K vom 08.08.2002

-

Erschütterungsschutz, Prof. F vom 02.09.2002

-

Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 30.08.2002

-

Geotechnik, DI Dr. M vom 22.08.2002

-

Geologie-Festgestein und Hydrogeologie, Dr. W vom 27.08.2002

-

Hochbautechnik, DI Ei vom 04.09.2002

-

Tunnelausbau, DI H vom 02.09.2002

-

Wasserbautechnik, DI P vom 26.08.2002

-

Forsttechnik, DI Lo vom 26.04.2002

-

Raumplanung und Umweltverträglichkeit, DI Ko vom 14.02.2002 und vom 07.08.2002

-

Technischer Brandschutz, Dr. G vom 31.08.2002

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 03.09.2002

-

Umweltmedizin - Elektrosmog, Dr. Kö vom 10.09.2002

-

eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz vom 06.09.2002"

Die beauftragten Sachverständigen hätten das vorgelegte Projekt "positiv beurteilt" und - unter Berücksichtigung vorgeschlagener Auflagen - als "zur Erteilung der beantragten Bewilligungen geeignet" angesehen.

Mit Kundmachung vom 9. September 2002 sei die mündliche Verhandlung im zweiten Rechtsgang für den 15. und 16. Oktober 2002 ausgeschrieben worden. Dabei sei insbesondere darauf hingewiesen worden, dass die Trassenverordnung nach Durchführung eines Verfahrens nach dem HlG samt Umweltverträglichkeitsprüfung

entsprechend der Richtlinie 85/337/EWG erlassen worden sei.

Vom 10. September bis 15. Oktober 2002 seien die Entwurfsunterlagen, die Sachverständigengutachten, die Verhandlungsschrift der im ersten Rechtsgang durchgeführten Ortsverhandlung, die Unterlagen des Trassenverordnungsverfahrens sowie die Kundmachung vom 18. Dezember 2001 betreffend die im Trassenverordnungsverfahren durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung bei der belangten Behörde sowie bei den Magistratischen Bezirksämtern für den 10. und 12. Wiener Gemeindebezirk zur öffentlichen Einsicht aufgelegen.

Nach der Verhandlung vom 15./16. Oktober 2002 sei von den Beschwerdeführern eine ergänzende Stellungnahme eingebracht sowie von der mitbeteiligten Partei ua eine Änderung betreffend die Inanspruchnahme von Grundflächen im Bereich des Bahnhofes Unterhetzendorf und der Unterquerung der Altmannsdorfer Straße vorgenommen worden. Diese Änderungen erfolgten "in Weiterführung des ursprünglichen Projektes" und würden weder die Projektidentität noch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nachteilig berühren, wie die mitbeteiligte Partei in ihrem Antrag dargelegt habe.

Mit Kundmachung vom 19. Mai 2003 sei deshalb eine mündliche Verhandlung für den 7. Juli 2003 anberaumt worden, die Unterlagen (Antrag samt Ergänzungen, Beilagen und Gutachten) seien zur öffentlichen Einsicht im Zeitraum vom 22. Mai bis 4. Juli 2003 aufgelegen. Dabei habe es sich um folgende von der belangten Behörde eingeholte Gutachten gehandelt:

-

"Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau, DI J vom 22.12.2002

-

Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 09.05.2003

-

Tunnelausbau, DI H vom 30.01.2003

-

Technischer Brandschutz, Dr. G, 3 Gutachten vom 28.02.2003

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge, 5 Gutachten vom 28.02.2003 und ein Gutachten vom 16.05.2003

-

Stellungnahmen der MA 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz vom 03.03.2003

-

Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, DI S vom 17.12.2002 und vom 04.05.2003

-

Eisenbahnbetrieb, Ing. E vom 23.01.2003 und vom 06.05.2003

-

Elektrotechnik, Ing. L vom 04.01.2003 und 14.05.2003

-

Schallschutz, Ing. K vom 08.05.2003

-

Geotechnik, Dr. M vom 15.11.2003

-

Raumplanung und Umweltverträglichkeit, DI Ko vom 03.12.2002 und 22.04.2003

-

Erschütterungsschutz, Prof. F vom 21.01.2003".

In der mündlichen Verhandlung hätten von einigen Sachverständigen nicht alle Fragen abschließend beantwortet werden können, weshalb diese zur Gutachtensergänzung aufgefordert worden seien.

Nach der Verhandlung hätten die mitbeteiligte Partei und die Beschwerdeführer weitere Stellungnahmen erstattet. Von den Beschwerdeführern sei ua das ergänzende Gutachten des Privatsachverständigen Sch vom 25. September 2003 ("LTU 02/03") vorgelegt worden. Zudem habe die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 5. Dezember 2003 den Antrag auf Zulassung von Ausnahmen von den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), Teilsystem Infrastruktur, betreffend den gegenständlichen Abschnitt, gestellt. Dazu habe die belangte Behörde das Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahnbautechnik DI Dr. Wa vom 18. Dezember 2003 eingeholt.

Von 7. Jänner 2004 bis 20. Februar 2004 seien diese Stellungnahmen zur öffentlichen Einsicht samt dem Hinweis aufgelegt gewesen, dass bis zum 20. Februar 2004 schriftlich Einwendungen erhoben werden könnten. Im Einzelnen seien folgende Unterlagen aufgelegt worden:

-

"2 Stellungnahmen des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet konstruktiver Ingenieurbau, DI J vom 09.07.2003 und vom 12.10.2003 - 2 Stellungnahmen des Sachverständigen für Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 29.08.2003

-

Stellungnahme des Amtssachverständigen für Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 12.08.2003

-

Stellungnahme des Amtssachverständigen für Geotechnik, Dr. M vom 20.08.2003

-

Verhandlungsschrift der Ortsverhandlung vom 07.07.2003

-

Stellungnahme der HL-AG vom 12.08.2003 zur LT1-Kurve

-

Stellungnahme der HL-AG vom 03.09.2003 zu der von Univ.- Prof. Sch im Zuge der Ortsverhandlung vom 07.07.2003 abgegebenen Äußerung

-

Dossier gemäß Art 7 Abs. 1 der RL 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

-

dazu eingeholtes Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahnbautechnik, DI Dr. Wa vom 18.12.2003".

Von den Beschwerdeführern seien daraufhin ergänzende Stellungnahmen, unter Anschluss von weiteren Gutachten (Brandschutzgutachten Sch vom 20. Februar 2004, "LTU 03/04"; aktualisiertes verkehrsplanerisches Gutachten Scho vom März 2004) vorgelegt worden.

Vom 6. Mai bis 4. Juni 2004 seien schließlich von der belangten Behörde zur Wahrung des Parteiengehörs - im Einzelnen genannte - weitere Unterlagen zur öffentlichen Einsicht auferlegt worden. Dazu hätten vom nunmehrigen Beschwerdeführervertreter vertretene Parteien - darunter auch die nunmehrigen Beschwerdeführer - eine mit 4. Juni 2004 datierte weitere Stellungnahme eingebracht.

Die belangte Behörde legte - zusammengefasst - zunächst dar, dass die für das Projekt notwendige de facto-Umweltverträglichkeitsprüfung im Trassenverordnungsverfahren erfolgt sei. Das dem Trassenverordnungsverfahren und dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu Grunde liegende Projekt sei im Sinne der Richtlinie ident, die mitbeteiligte Partei als Projektträger habe die notwendigen Mindestangaben vorgelegt und es sei gewährleistet

gewesen, dass die Ergebnisse der Anhörungen und die vorgelegten Angaben beim Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden; die "Öffentlichkeit" sei in der gebotenen Weise unterrichtet und angehört worden. Damit seien die Anforderungen der RL 85/337/EWG vollinhaltlich erfüllt worden.

Die belangte Behörde legte weiters den Inhalt der im Zuge des Ermittlungsverfahrens eingeholten Gutachten und der von Verfahrensparteien erstatteten Stellungnahmen samt dazu erstatteten Gutachten dar und führte in der rechtlichen Beurteilung zusammenfassend aus, die Einwendungen seien "in ihrer Gesamtheit" nicht geeignet gewesen, die vorliegenden Gutachten zu entkräften und damit einer Genehmigung entgegen zu stehen. Es sei daher für das beantragte Projekt die entsprechende Bewilligung - unter Vorschreibung der ersichtlichen Auflagen - zu erteilen gewesen.

Gegen diesen Bescheid erhoben die Beschwerdeführer die vorliegende Beschwerde.

Sie erachten sich in ihren Rechten, "dass bei Nichtvorliegen der Voraussetzungen nach dem EisbG 1957, insbesondere der §§ 32 ff, keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wird", auf "Durchführung eines ordentlichen Verfahrens, insbesondere gemäß §§ 37 ff AVG", und auf "Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw einer 'de facto-UVP' gemäß den Bestimmungen des UVP-G und der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.6.1985" als verletzt.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und - ebenso wie die mitbeteiligte Partei - eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die Beschwerdeführer sind - zumindest teilweise (vgl. dazu unten 8.) - Eigentümer bzw Miteigentümer betroffener Liegenschaften im Sinne des § 34 Abs 4 des Eisenbahngesetzes in der im Beschwerdefall maßgebenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 (EisbG). Bei solchen handelt es sich um Parteien im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren. Diese konnten einwenden, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile (vgl § 35 Abs 3 EisbG) oder dass die Durchführung einer rechtlich gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben sei (siehe das hg Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213, betreffend die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den vierten Abschnitt des Lainzer Tunnels, sowie den Beschluss vom selben Tag, Zl 2003/03/0209, betreffend das Objekt T1 (Tunnel Altmannsdorf) im Rahmen des 2. Abschnittes des Lainzer Tunnels).

2. Die Beschwerdeführer machen zunächst (was sie im Einzelnen darlegen) geltend, die für das Projekt notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung bzw zumindest "de facto-UVP" sei nicht erfolgt.

Ausgehend davon, dass auch die Genehmigungsanträge für den beschwerdegegenständlichen zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels vor Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie 97/11/EG (14. März 1999) bei der Behörde eingebracht wurden, ist auch im nunmehrigen Beschwerdefall die Richtlinie 85/337/EWG in ihrer ursprünglichen Fassung, also vor ihrer Änderung durch die RL 97/11/EG, anzuwenden. Insoweit gleicht der nunmehrige Beschwerdefall dem dem hg Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213, zu Grunde liegenden, weshalb gemäß § 43 Abs 2 VwGG auf dieses Erkenntnis verwiesen wird. In diesem hat der Verwaltungsgerichtshof im Einzelnen (vgl die Punkte 2.1. bis 3.8. des zitierten Erkenntnisses) dargelegt, dass eine den Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung im Trassenverordnungsverfahren (das auch den - jetzt beschwerdegegenständlichen - zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels umfasst hat) durchgeführt wurde und es den Beschwerdeführern nicht gelungen ist, für den Verfahrensausgang wesentliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung darzulegen.

Davon abzugehen bietet der nunmehrige Beschwerdefall keinen Anlass, zumal das diesbezügliche Beschwerdevorbringen keine Gesichtspunkte enthält, die nicht schon im zitierten Erkenntnis behandelt worden wären (vgl in diesem Sinne auch das den dritten Abschnitt des Lainzer Tunnels betreffende hg Erkenntnis vom 2. Mai 2007, Zl 2004/03/0203).

3. Die Beschwerdeführer wenden weiter ein, das öffentliche Interesse am beschwerdegegenständlichen Projekt fehle bzw wiege weniger schwer als die Nachteile, die ihnen selbst auf Grund des Projekts entstünden.

Sie bringen in diesem Zusammenhang - auf das Wesentliche zusammengefasst - Folgendes vor: Die belangte Behörde habe es unterlassen, nachvollziehbar darzustellen, dass am Projekt ein öffentliches Interesse bestehe. Die ins Treffen geführte angebliche Reduktion der Lärmbelastung für Anrainer der Verbindungsbahn sei auf Grund der weiterhin verbleibenden Nutzung der bisherigen Strecke unzutreffend; im Übrigen fehlten nachvollziehbare Feststellungen zum Ausmaß einer allfälligen Lärmverringerung. Die Kosten-Nutzen-Relation des Projekts sei negativ; sinnvollere Varianten seien nicht ausreichend geprüft worden. Zudem würden die Beschwerdeführer in ihrem Eigentumsrecht und ihrem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit insofern beeinträchtigt, als im Brandfall Einsturzgefahr des Tunnels bestehe, die Brandschutzmaßnahmen aber - auch im Hinblick auf die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechende Konzeption als einröhriger, zweigleisiger Tunnel - nicht ausreichend seien.

Letztlich stehe das bewilligte Projekt hinsichtlich einer Reihe von Aspekten in Widerspruch zu gemeinschaftsrechtlichen Richtlinien über die Interoperabilität von europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die von der belangten Behörde entsprechend dem Antrag der mitbeteiligten Partei bewilligten Ausnahmen von den TSI (technischen Spezifikationen für die Interoperabilität) seien nicht ausreichend begründet, was nicht vertretbare Risiken bewirke.

3.1. Bei der Prüfung dieses Beschwerdevorbringens durch den Verwaltungsgerichtshof ist zu berücksichtigen, dass - wie in den bereits zitierten Erkenntnissen vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213, und vom 2. Mai 2007, Zl2004/03/0203, und dem Beschluss vom 30. Juni 2006, Zl 2003/03/0209, dargelegt wurde - eine Partei im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG erfolgreich nur solche Nachteile einwenden kann, durch die sie unmittelbar beeinträchtigt ist. Die geltend gemachten Rechte müssen mit ihrem Eigentum oder ihrer sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung untrennbar verbunden und im EisbG als subjektiv-öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sein. Einwendungen betreffend Lärm und andere Immissionen betreffen keine nach dem EisbG gewährleisteten subjektiven öffentlichen Rechte, weil sie nicht auf eine aus öffentlich-rechtlichen Regelungen erwachsene Rechtsstellung abgestellt sind, sondern - allenfalls - zivilrechtliche Ansprüche, etwa nach § 364a ABGB, zum Gegenstand haben.

Mit der Bezugnahme auf ein an sich schon fehlendes öffentliches Interesse, eine negative Kosten-Nutzen-Relation des Projekts und eine nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten wird eine Verletzung konkreter subjektiv-öffentlicher Rechte ebenso wenig aufgezeigt wie mit dem Vorbringen, das Projekt widerspreche Richtlinien über die Interoperabilität von europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken (vgl in diesem Sinne das oben zitierte Erkenntnis vom 2. Mai 2007). Das gilt auch für das Vorbringen, dass die Konzeption des geplanten zweigleisigen Betriebes in einer einzigen Tunnelröhre nicht dem Stand der Technik entspreche und nicht nachvollziehbar sei, weshalb der - in Fortsetzung des Lainzer Tunnels - in Niederösterreich zu errichtende "Wienerwaldtunnel" in zwei eingleisigen Röhren ohne Gegenverkehr geführt werde, während der Lainzer Tunnel einröhrig errichtet wird. Die Beschwerdeführer haben mit einem solchen Vorbringen - wie schon im Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213, das den vierten Abschnitt des Lainzer Tunnels betrifft, ausgeführt - keine Verletzung konkreter subjektivöffentlicher Rechte aufgezeigt.

Im Übrigen hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213 - für den dort verfahrensgegenständlichen Abschnitt war die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung mit Bescheid vom 10. Juni 2002 erteilt worden -, auch schon dargelegt, dass er keine Zweifel am Vorliegen eines öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt hegt. Dass seither - bis zur Erlassung des angefochtenen Bescheides - eine erhebliche Änderung in Bezug auf das Bestehen dieses öffentlichen Interesses eingetreten wäre, lässt sich aus dem Vorbringen der Beschwerdeführer nicht ableiten.

3.2. Die Beschwerdeführer haben aber auch - zulässigerweise - Umstände geltend gemacht, wonach im Brandfall oder bei anderen Schadensereignissen im Tunnel Schäden an den Grundstücken der Beschwerdeführer und damit eine Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit nicht ausgeschlossen werden könnten (vgl das Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213, mwN).

Vor dem Hintergrund der durch § 35 Abs 3 EisbG gebotenen Abwägung der durch das Projekt entstehenden Vorteile für die Öffentlichkeit gegenüber den der Pa

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

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