jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2007/5/2 2004/03/0203

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 02.05.2007

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §58 Abs2;
AVG §60;
AVG §8;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35 Abs3;
EisenbahnG 1957 §37 Abs3;
VwGG §42 Abs2 Z3 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

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 1. der Dipl. Ing. B A, 2. des Dipl. Ing. R A, 3. des Dr. A B, 4. der E B,

5.

des Ing. A Ba, 6. der Dr. D B, 7. der Dr. A Br, 8. des Dr. H F,

9.

der Dr. R F, 10. der Gemeinnützigen Siedlungs-Genossenschaft

A reg.Gen.m.b.H., 11. des Dr. H H, 12. der Verlassenschaft nach OStr Mag. T H, 13. der M K, 14. der Mag. M Ku, 15. des Dipl. Ing. R K, 16. der H K, 17. des Dipl. Ing. W K, 18. der M K,

19.

der H L, 20. des Ing. K M, 21. des L N, 22. der Mag. B R,

23.

des Mag. F S, 24. des Ing. F Sl, 25. der Dr. G W und 26. des Dipl. Ing. H W, 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 14. September 2004, Zl 299.333/8-II/Sch2/04, betreffend Erteilung einer eisenbahnrechtlichen

Baugenehmigung sowie einer Rodungsbewilligung (mitbeteiligte Partei: E AG, nunmehr B AG in W), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat den Beschwerdeführern Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1. Mit Bescheid vom 24. Februar 2000 hatte die belangte Behörde der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei (in der Folge: mitbeteiligte Partei) die eisenbahnrechtliche Baubewilligung und die wasserrechtliche Bewilligung für den Bau des dritten Abschnittes "Verbindungstunnel" der Verbindungsstrecke West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel) erteilt.

Dieser Bescheid war vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 24. Oktober 2001, Zl 2000/03/0161, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben worden. Diese Aufhebung hat der Verwaltungsgerichtshof (durch Verweis auf das den zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels betreffende Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424) damit begründet, dass auf Grundlage der im aufgehobenen Bescheid getroffenen Sachverhaltsfeststellungen nicht habe beurteilt werden können, ob die für den Bau der gegenständlichen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke nach der Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL) gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei. Im bereits erwähnten Erkenntnis vom 6. September 2001 hielt der Verwaltungsgerichtshof fest, dass es gemeinschaftsrechtlich genüge, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes einer allen Anforderungen der UVP-RL entsprechenden "de facto Prüfung" unterzogen werde, welche unter bestimmten (näher dargestellten) Voraussetzungen auch in dem dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorgelagerten Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung durchgeführt werden könne.

2. Mit dem nun angefochtenen (Ersatz-)Bescheid der belangten Behörde wurde der mitbeteiligten Partei neuerlich für den dritten Abschnitt (Verbindungstunnel) des "Lainzer Tunnels" "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 erteilt; 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 3.2.1993 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 (EisbG) beziehe sich insbesondere auf folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

-

"Neubau der HL-Strecke 'Lainzer Tunnel' von Projekt-km Gleis 9 1+355 bis Projekt-km 7+886,

-

Umbau der Verbindungsbahn im Bf Maxing von Gleis 1 km 4+797 bis km 5+021,

-

Errichtung eines Baustellenladegleises an der Verbindungsbahn Gleis 1 km 3+869 bis km 3+625,

-

Errichtung der Überleitstelle 'Lainzer Tunnel Mitte',

-

Errichtung der Überleitstelle 'Lainzer Tunnel Wiental'.

..."

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

(a) Objekt T3 - Tunnel Hetzendorf LT/Gleis 9 km 1+355 - km 4+405

(b) Objekt T4 - Tunnel Lainz LT/Gleis 9 km 4+405 - km 7+886

(c) ObjektT3 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V1 Schlöglgasse (d) LT/Gleis 9 km 1+815

(e) Objekt T3/S1 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V2

Klimtgasse

(f) LT/Gleis 9 km 2+410

(g) Objekt T3 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V3A

Schönbachstraße

(h) LT/Gleis 9 km 2+763

(i) Objekt T3 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V3B

Himmelbaurgasse,

(j) LT/Gleis 9 km 3+176

(k) Objekt T3 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V4

Lainzerstraße

(l) LT/Gleis 9 km 3+610

(m) Objekt vorübergehenden Bestandes auf Baudauer:

'Alternativer Startschacht Lainzerstraße'

(n) LT/Gleis 9 km 3+610

(o) Auffangbecken Waldvogelstraße LT/Gleis 9 km 3+910

(p) Objekt T3/S2 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V5

Jagdschlossgasse mit Pumpenräumen und Ableitung der Bergwässer

(q) LT/Gleis 9 km 4+106

(r) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg)

(s) V6/1 Veitingergasse (Süd)

(t) LT/Gleis 9 km 4+640

(u) V6/2 Veitingergasse (West)

(v) LT/Gleis 9 km 4+898

(w) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V7

Angermayergasse

(x) LT/Gleis 9 km 5+497

(y) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V8

Himmelhofgasse

(z) LT/Gleis 9 km 6+096

(aa) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V9

Markwardstiege

(bb) LT/Gleis 9 km 6+695

(cc) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V10 Nikolaitor

(dd) LT/Gleis 9 km 7+260

(ee) Objekt T4 - Sicherheitsausgang (Notausstieg) V11

Hofjagdstraße

(ff) LT/Gleis 7 km 7+827

(gg) LT/Gleis 9 km 7+817"

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 nachstehenden 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 46 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 des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems handle (A).

Im Spruchpunkt 1.II. wurden weiters (B) "gemäß§ 100 Abs 1 Z 1 EisbG in Verbindung mit §§ 23 und 4 Abs 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.

Mit Spruchpunkt 2. ("forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren") wurde gemäß § 185 Abs 6 in Zusammenhalt mit §§ 17 und 18 des Forstgesetzes 1975 die Rodungsbewilligung für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen unter Einhaltung im Einzelnen angeführter Auflagen erteilt.

3. In der Begründung dieses 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 E AG (E-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 3 ist Folgendes

anzuführen:

Die E-AG hat mit Schreiben vom 30.04.1996, Zl..., den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, der in weiterer Folge mit Schreiben vom 24.06.1996, 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 sowie der Erteilung einer Rodungsbewilligung gemäß § 17 FG gestellt.

Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wird nach Baufertigstellung gesondert beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr angesucht.

Projektbeschreibung:

Der von diesen Anträgen erfaßte 3. Abschnitt kann wie folgt

zusammenfassend beschrieben werden:

Im gegenständlichen Teilbereich 3 'Verbindungstunnel' ist für die neue Bahntrasse auf Grund der Tieflage und der Bebauung ein zweigleisiger Tunnel in bergmännischer bzw. geschlossener 2- schaliger Bauweise vorgesehen, wobei in einen Lockergesteinsbereich, Objekt T3 'Tunnel Hetzendorf' von Projektkm 1,355 bis Projekt-km 4,405 und einen Festgesteinsbereich, Objekt T4, 'Tunnel Lainz' von Projekt-km 4,405 bis Projektkm 7,886, unterschieden wird.

Dieser zweigleisige Tunnel beginnt kurz nach der Verzweigung in eine PersonenverkehrStraße in Richtung Meidling und eine GüterzugStraße in Richtung Kledering bei den Strohberggründen und unterquert in der Folge die Strohberggasse und die Schönbrunner Allee.

Hier verläuft der Tunnel etwa parallel zur Schlöglgasse, um dann ab dem Bereich der Rosenhügelstraße ganz unter der Verbindungsbahn zu liegen. Es folgt eine etwa 1.400 m lange Strecke unter der Verbindungsbahn, wobei die Stranzenbergbrücke, Wattmanngasse, Himmelbaurgasse und Hofwiesengasse unterfahren werden. Vor der Lainzer Straße verläßt der Tunnel die Verbindungsbahntrasse, quert nach der Versorgungsheimstraße diese und unterfährt in weiterer Folge die Waldvogelgasse, Seelosgasse, Jagdschloßgasse und Ratmannsdorfgasse.

Mit Projekt-km 4,405 im Bereich der Gobergasse wird der Lockergesteinsbereich am Ende des Objektes T3 - Tunnel Hetzendorf verlassen und es beginnt mit dem Objekt T4 'Tunnel Lainz' der Festgesteinsbereich. Nach der Unterquerung Veitingergasse verläuft die Strecke im Abstand von ca. 50 m parallel zur Josef-Gangl-Gasse, um dann bei Projekt-km 5,300 die Angermayrgasse zu unterfahren. Als weiteres werden die Einsiedeleigasse, die Schweizertalstraße, die Veitlissengasse, die Adolfstorgasse und der Carolaweg unterfahren.

Im Anschluss daran unterfährt der zweigleisige Tunnel von Projekt-km 6,700 bis 7,800 den Lainzer Tiergarten und das Projektsende des gegenständlichen Teilbereiches 3 wird nach Unterfahren der Wientalstraße erreicht.

Die Überdeckung des zweigleisigen Tunnels, Objekt T3, beträgt bei den Strohberggründen 7,0 m, erreicht bei der Verbindungsbahn im Bereich Rosenhügelsteg ca. 13 m, und steigt dann kontinuierlich im Bereich der Stranzenbergbrücke bis auf ca. 21 m an. Im Bereich der Verbindungsbahn beträgt die Überdeckung zwischen 19,0 m und 24,0 m. Die Überdeckung zu den zu unterfahrenden Gebäuden, beginnend mit Waldvogelstraße Nr. 10 - 14, Stiege 1, bis zur Ratmannsdorfgasse Nr. 8 beträgt zwischen 19 m und 24 m. Die Überdeckung am Beginn des Festgesteinbereiches, Objekt T4, beträgt bei der Gobergasse Nr. 25 ca. 25,5 m, bei der Schweizertalstraße ca. 38,0 m. Die größte Überlagerung im Festgesteinsbereich wird mit ca. 112 m erreicht."

Die belangte Behörde führte weiter aus, dass nach Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides durch das zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 24. Oktober 2001 die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 14. März 2002 ergänzende Projektsunterlagen vorgelegt habe. 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 im Zuge des ersten Verfahrensschrittes vorgenommenen geringfügigen Änderungen der Trassierung

-

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."

Die belangte Behörde habe daraufhin im Ermittlungsverfahren folgende Gutachten eingeholt:

-

"Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, DI S, 03.05.2002

-

Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau, DI J vom 13.05.2002

-

Eisenbahnbetrieb, Ing. E vom 03.05.2002

-

Elektrotechnik, Ing. L vom 13.05.2002

-

Schallschutz, Ing. K vom 16.05.2002

-

Erschütterungsschutz, Prof. F vom 19.04.2002

-

Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 14.05.2002

-

Geotechnik, DI Dr. M vom 19.04.2002

-

Geologie-Festgestein und Hydrogeologie, Dr. W vom 05.04.2002

-

Hochbautechnik, DI Ei vom 16.05.2002

-

Tunnelausbau, DI H vom 10.05.2002

-

Wasserbautechnik, DI P vom 11.04.2002

-

Forsttechnik, DI Lo vom 26.04.2002

-

Raumplanung und Umweltverträglichkeit, DI Ko vom Februar 2002 und vom 11.04.2002

-

Technischer Brandschutz, Dr. G vom 06.05.2002

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 06.05.2002

-

Umweltmedizin - Elektrosmog, Dr. Kö vom 20.05.2002

-

eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz vom 10.02.2002"

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

Deshalb habe die belangte Behörde mit Kundmachung vom 14. Mai 2002 eine neuerliche mündliche Verhandlung für den 25. und 26. Juni 2002 ausgeschrieben. 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 27. Mai 2002 bis 24. Juni 2002 seien die Entwurfsunterlagen, die Sachverständigengutachten, die Verhandlungsschrift der Ortsverhandlung vom 31. August bis 3. September 1998, 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 12., 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk zur öffentlichen Einsicht aufgelegen.

Nach der Verhandlung vom 25./26. Juni 2002 seien von den Beschwerdeführern Stellungnahmen samt Urkundenvorlagen erstattet worden, insbesondere betreffend Sicherheits-, namentlich Brandschutzaspekte, die eine Ergänzung der Amtssachverständigengutachten notwendig gemacht hätten. So hätten die Beschwerdeführer das Brandschutzgutachten von Univ. Prof. Dipl. Ing. DDr. Schn vom 30. August 2002 ("LTU 01/02"), eine brandschutztechnische Stellungnahme von Dipl. Ing. Na vom 12. September 2002 sowie ein Gutachten betreffend Sicherheitsaspekte von Dipl. Ing. Scha von August 2002 vorgelegt.

Die belangte Behörde habe daraufhin die amtlichen Sachverständigen aufgefordert, ihre Gutachten jeweils durch eine Stellungnahme zu den aufgeworfenen Fragen zu ergänzen. Der Umfang dieser Stellungnahme habe zwecks Wahrung des rechtlichen Gehörs eine öffentliche Auflage erfordert. Zudem habe die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 11. April 2003 näher genannte "ergänzende und ändernde Unterlagen" vorgelegt, wodurch sich eine Ergänzung der Projektbeschreibung (insbesondere bezüglich Ladegleis und Situierung des Notausstieges V11) ergeben habe. 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 Beilagen, 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 29.10.02

-

Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 27.11.2002

-

Tunnelausbau, DI H vom 10.04.2003

-

Technischer Brandschutz, Dr. G vom 24.11.2002

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 26.11.2002

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 25.11.2002

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 25.11.2002

-

Stellungnahmen der MA 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz vom 03.03.2003

-

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

-

Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet konstruktiver Ingenieurbau, DI J vom 28.04.2003

-

Eisenbahnbetrieb, Ing. E vom 06.05.2003

-

Elektrotechnik, Ing. L vom 14.05.2003

-

Schallschutz, Ing. K vom 08.05.2003

-

Bodenmechanik und Hohlraumbau, DI R vom 09.05.2003

-

Geotechnik, Dr. M vom 08.05.2003

-

Hochbautechnik, DI Ei vom 19.05.2003

-

Wasserbautechnik, DI P vom 09.05.2003

-

Raumplanung und Umweltverträglichkeit, DI Ko vom 22.04.2003

-

Technischer Brandschutz, Dr. G vom 01.05.2003

-

Tunnelsicherheit, Dr. Ge vom 09.05.2003

-

Stellungnahme der MA 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz vom 20.05.2003"

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 Beschwerdeführer weitere Stellungnahmen erstattet und dazu das ergänzende Gutachten des Privatsachverständigen Schn vom 25. September 2003 ("LTU 02/03") vorgelegt. 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 Dipl. Ing. 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 schriftliche 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 E-AG vom 12.08.2003 zur LT1-Kurve

-

Stellungnahme der E-AG vom 03.09.2003 zu der von Univ.- Prof. U. Schn 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 Schn 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.

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.

4. 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. Die Beschwerdeführer haben ergänzende Schriftsätze eingebracht.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die Beschwerdeführer - Eigentümer bzw Miteigentümer betroffener Liegenschaften im Sinne des§ 34 Abs 4 EisbG - sind Parteien im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren und 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).

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 dritten Abschnitt des Lainzer Tunnels ("Verbindungstunnel") 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 - dritten 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. Auch der Hinweis der Beschwerdeführer (in ihrer Stellungnahme vom 2. Februar 2007) auf das von der Europäischen Kommission gegen die Republik Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren gemäß Art 226 EG, das die unzureichende innerstaatliche Umsetzung der RL 85/337/EWG idF der RL 97/11/EWG zeige und den hohen Stellenwert der im Anhang III Z 2 der Richtlinie genannten "historischen, kulturellen oder archäologisch bedeutenden Landschaften" belege, zeigt keine Rechtswidrigkeit der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung auf, zumal die Beschwerdeführer die Relevanz eines allfälligen diesbezüglichen Verfahrensmangels nicht aufzeigen.

3.1. 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.

3.2. Der Prüfung dieses Beschwerdevorbringens durch den Verwaltungsgerichtshof ist Folgendes voranzustellen:

3.2.1. Wie im bereits zitierten Erkenntnis vom 30. Juni 2006 dargelegt wurde, kann eine Partei im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG erfolgreich nur solche Nachteile einwenden, 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.

Mit der Bezugnahme auf ein an sich schon fehlendes öffentliches Interesse, eine negative Kosten-Nutzen-Relation des Projekts, nicht ausreichende Prüfung sinnvollerer Varianten und dem Vorbringen, die Konzeption des geplanten zweigleisigen Betriebes in einer einzigen Tunnelröhre entspreche nicht dem Stand der Technik, wird eine Verletzung konkreter subjektiv-öffentlicher Rechte ebensowenig aufgezeigt wie mit dem Vorbringen, das Projekt widerspreche Richtlinien über die Interoperabilität von europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Die Beschwerdeführer machen aber - zulässigerweise - Umstände geltend, wonach im Brandfall oder bei anderen Schadensereignissen im Tunnel Schäden an den Grundstücken der Beschwerdeführer und damit eine Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit nicht ausgesch

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

© 2026 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at