jusline®
»» Recht. Schnell

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

# TE Vwgh Erkenntnis 2006/9/12 2005/03/0131

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 12.09.2006

**Index**

E000 EU- Recht allgemein;
E1E;
E1N;
E3D E07100000;
E3D E13600000;
E3L E15101000;
E3L E15102000;
E6J;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
56/03 ÖBB;
59/04 EU - EWR;
83 Naturschutz Umweltschutz;

**Norm**

11994N/PRO/09 EU-Beitrittsvertrag Prot9 Anh1;
11997E249 EG Art249 Abs3;
31985L0337 UVP-RL Anh1 Z7 idF 31997L0011;
31985L0337 UVP-RL Anh1 Z7 lita idF 31997L0011;
31985L0337 UVP-RL Anh1 Z7;
31985L0337 UVP-RL Anh2 Z12 idF 31997L0011;
31985L0337 UVP-RL Anh2 Z12;
31985L0337 UVP-RL Art2 Z13 idF 32003L0035;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs1 idF 31997L0011;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs2 idF 31997L0011;
31996D1692 TEN-Leitlinien;
31997L0011 Nov-31985L0337;
32001D1346 Nov-31996D1692;
32003L0035 Nov-31985L0337;
32004D0884 Nov-31996D1692;
62001CJ0227 Kommission / Spanien;

EURallg;
HlG 1989 §3 Abs1 idF 2004/I/154;
UVPG 2000 §23b Abs1 Z1;
UVPG 2000 §23b Abs1;
VwGG §42 Abs2 Z1;

**Betreff**

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall, Dr. Handstanger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der Salzburger Landesumweltanwaltschaft, vertreten durch Dr. Wolfgang Maria Paumgartner, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Gaisbergstraße 46, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. März 2005, Zl. 220.164/0003-II/SCH2/2005, betreffend Feststellung gemäß § 24 Abs 5 UVP-Gesetz 2000 (mitbeteiligte Partei: Ö AG in W), zu Recht erkannt:

**Spruch**

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

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

**Begründung**

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde festgestellt, dass gemäß "§ 24 Abs 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, idgF" für das Vorhaben des zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn auf der ÖBB-Strecke Schwarzach/St. Veit - Spittal/M, Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bf. Angertal, km 24,600 bis km 26,306 der Ö AG (vormals Österreichische Bundesbahnen) keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen sei. Weiters wurde der Eventualantrag der beschwerdeführenden Salzburger Landesumweltanwaltschaft, den gegenständlichen Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs 7 iVm § 39 Abs 1 UVP-G 2000 "an die zuständige Behörde zur Entscheidung abzutreten", zurückgewiesen.

Begründend führte die belangte Behörde aus, dass mit Schreiben vom 15. Dezember 2003 der verfahrensgegenständliche Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bf Angertal, km 24,600 bis km 26,306, von der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und damit verbunden der Betriebsbewilligung, Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung sowie Erteilung der Rodungsbewilligung) eingereicht worden sei. Dabei sei darauf hingewiesen worden, dass das gegenständliche Projekt als Ergebnis des Mediationsverfahrens "ÖBB-Trassenfindung Gasteinertal" (Abwicklung des Verfahrens von 1998 bis 2001) im Einvernehmen mit dem Land Salzburg sowie der Marktgemeinde Bad Hofgastein erstellt worden sei.

Die Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei habe "zur Erläuterung des Projektswerdeganges in einer kurzen Zusammenfassung die Projektsgeschichte mit Mediationsverfahren sowie den Vertrag zwischen den ÖBB und den Gemeinden dargestellt". Dabei sei unter anderem ausgeführt worden, dass das vorliegende Projekt einen Bestandteil der vereinbarten Trassenführung bilde, wobei angemerkt worden sei, dass es sich dabei um eine Kombination der im Mediationsverfahren erarbeiteten Trassenvarianten 3b und 4 handle. Die Vorlage des Teilprojektes sei einerseits wegen des dringenden Erneuerungsbedarfes der bestehenden Angerschluchtbrücke und andererseits wegen der fehlenden Finanzierung des Tunnelabschnittes (Schlossalmtunnel) erfolgt.

Im Schreiben der ÖBB vom 15. Dezember 2003 sei angekündigt worden, im Jänner 2004 die Unterlagen zur Erlangung einer Trassenverordnung für den anschließenden Tunnelbereich (Schlossalmtunnel) von km 21,482 bis km 24,905 (die Projekte würden sich auf Grund der Notwendigkeit der Errichtung eines Streckenprovisoriums überschneiden) der belangten Behörde vorzulegen. Mit Schreiben vom 2. März 2004 sei durch die Österreichischen Bundesbahnen mitgeteilt worden, dass die Trassenverordnungsunterlagen zunächst noch in der Gemeinde Bad Gastein im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt würden. Bis zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung sei eine Vorlage des Projektes noch nicht erfolgt.

Mit Schreiben vom 15. April 2004 habe die Landesumweltanwaltschaft Salzburg gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 (idF

BGBl I Nr 151/2001) beantragt, die belangte Behörde möge feststellen, dass für das Vorhaben des zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn im Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bf. Angertal, km 24,600 bis km 26,306 der ÖBB-Strecke Schwarzach/St. Veit - Spittal/Millstättersee eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Weiters habe die Landesumweltanwaltschaft Salzburg den Eventualantrag gestellt, die belangte Behörde möge für den Fall, dass sie sich zur Behandlung des Feststellungsantrages als unzuständig erachte, diesen an die gemäß § 3 Abs 7 iVm § 39 Abs 1 UVP-G 2000 zuständige Behörde zur Entscheidung abtreten.

Nach Darlegung des weiteren Verfahrensganges sowie des Inhaltes der im Verfahren erstatteten Stellungnahmen der Marktgemeinde Bad Hofgastein, der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei, des Landeshauptmannes von Salzburg als Eisenbahnbehörde, des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, der Naturschutzbehörde sowie der Wasserrechtsbehörde führte die belangte Behörde ihre Überlegungen im Wesentlichen wie folgt aus:

Die Tauernbahn sei Teil einer der wichtigsten Eisenbahnverbindungen durch Österreich, die von der deutschen Grenze bei Salzburg über Villach und Rosenbach zur slowenischen Grenze bzw über Arnoldstein zur italienischen Grenze verlaufe.

Auf Grund des Hochleistungsstreckengesetzes könnten Eisenbahnstrecken nach ihrer verkehrspolitischen Bedeutung, die einerseits für internationale Verbindungen sowie andererseits für den Nahverkehr von Bedeutung seien, von der Bundesregierung zu Hochleistungsstrecken mittels Hochleistungsstreckenverordnungen erklärt werden. Mit der ersten Hochleistungsstreckenverordnung vom 4. Juli 1989, BGBl Nr 370/1989, sei unter anderem die Eisenbahnstrecke Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach zur Hochleistungsstrecke erklärt worden.

Ziel des Ausbauprogrammes der Tauernachse sei der durchgehende zweigleisige Ausbau verbunden mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit, um die Leistungsfähigkeit dieser bedeutenden Transitstrecke zu erhöhen und sie an die gesteigerten Anforderungen des modernen Eisenbahnbetriebes anzupassen. Dieses Ausbauprogramm werde selektiv durchgeführt, um, je nach Verkehrserfordernis, einen maximalen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Das gegenständliche Einreichprojekt Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bahnhof Angertal liege im noch nicht zweigleisig ausgebauten Abschnitt Steinbach - Angertal. Der verfahrensgegenständliche Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bahnhof Angertal beginne nördlich des Bahnhofes Angertal im Anschluss an den Abschnitt Schlossalmtunnel, wobei im Bereich des Abschnittes Schlossalmtunnel provisorisch an die eingleisige Strecke angeschlossen werde, und ende südlich des Bahnhofes Angertal, der zu einer Haltestelle mit einem Randbahnsteig für das Gleis 1 rückgebaut werde.

Neben dem zweigleisigen Ausbau der Bestandstrecke zu einer Hochleistungsstrecke und den daraus folgenden Trassenkorrekturen sowie dem provisorischen Gleisanschluss sei als weitere gleismäßige Baumaßnahme der Rückbau des Bahnhofs Angertal zu einer Haltestelle zu erwähnen. Die Ausbauge-schwindigkeit betrage 100 km/h und für den provisorischen Anschluss 60 km/h. Im Zuge dieses Neubaues würden drei Brückentragwerke sowie Rohrdurchlässe neu errichtet. Weiters seien bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden sowie in Ergänzung dazu Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Mit dem Strukturanpassungsgesetz 1996 sei u.a. auch das Bundesbahngesetz 1992 geändert worden. Im Hinblick auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur habe § 2 Abs 2 leg. cit vorgesehen, dass der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Eisenbahninfrastrukturvorhaben übertrage, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und Durchführung dieser Vorhaben geboten sei.

Mit der 3. ÖBB-Übertragungsverordnung, BGBl II Nr 83/1997, sei den Österreichischen Bundesbahnen der Abschnitt Steinbach - Angertal, Streckenausbau, zur Planung übertragen worden. Mit der

5. ÖBB-Übertragungsverordnung, BGBl II Nr 137/1998, sei der zweigleisige Ausbau (Phase 2) des Abschnittes Steinbach - Angertal zur Durchführung übertragen worden.

Durch die 2. ÖBB-Übertragungsverordnungsnovelle, BGBl II Nr 202/2001, sei die 5. ÖBB-Übertragungsverordnung u. a. dahingehend abgeändert worden, dass die Durchführung des zweigleisigen Ausbaues hinsichtlich des Abschnittes "Steinbach - Angertal" nunmehr lediglich auf den Teilabschnitt "Schlossbachgraben - Angertal, zweigleisiger Ausbau (2)," eingegrenzt worden sei.

Durch die 7. ÖBB-Übertragungsverordnungsnovelle vom 9. September 2003, BGBl II Nr 418/2003, sei die 3. ÖBB-Übertragungsverordnung ua dahingehend abgeändert worden, dass die Bezeichnung "Steinbach - Angertal,

Streckenausbau" durch die Bezeichnung "Steinbach - Angertal, Streckenausbau (2)" ersetzt worden sei.

In Bezug auf die weiteren noch auszubauenden, im Gasteinertal gelegenen Abschnitte der Tauernbahn sei auf folgende Rechtslage zu verweisen:

Mit der 1. ÖBB-Übertragungsverordnung, BGBl Nr 577/1996, sei den Öster-reichischen Bundesbahnen der Abschnitt Kralbach - Bad Gastein zur Planung übertragen worden. Der daran anschließende Abschnitt Bad Gastein - Böckstein, Streckenausbau, sei mit der

3. ÖBB-Übertragungsverordnung, BGBl II 83/1997, zur Planung übertragen worden. Übertragungsverordnungen zur Durchführung dieser Bauvorhaben seien nicht erlassen worden.

Auf Grund des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, BGBl I Nr 138/2003, mit dem u.a. das Bundesbahngesetz 1992 geändert worden sei, habe nunmehr die mitbeteiligte Partei für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben einen (jährlich zu ergänzenden und anzupassenden) Rahmenplan zu erstellen, der jahresweise die geplanten Investitionen zu enthalten habe. Die Schieneninfrastrukturvorhaben, die den Österreichischen Bundesbahnen durch Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung bzw zur Planung und Durchführung bzw zur Durchführung übertragen worden seien und bei denen die Planung bzw Planung und Durchführung bzw Durchführung nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sei, könnten in den die Jahre 2005 bis 2010 umfassenden Rahmenplan aufgenommen werden.

Die ÖBB Strecke Schwarzach/St. Veit - Spittal/M. als Teilabschnitt der Tauernachse Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach beginne im Gasteinertal (nachdem sie unmittelbar nach dem Bahnhof Schwarzach/St. Veit das Salzachtal verlasse und bergwärts dem Lauf der Gasteiner Ache folge) in km 9,292 bei Klammstein. Das Gasteinertal ende nach dem Bahnhof Böckstein, km 34,183 mit dem Nordportal des Tauerntunnels. Diese rund 25 km lange Talstrecke sei eingleisig errichtet und im Jahre 1905 dem Verkehr übergeben worden. Lediglich der Tauerntunnel (der aber nicht dem Gasteinertal zuzurechnen sei), welcher 1909 eröffnet worden sei, sei bereits damals zweigleisig errichtet worden. Die Bahnstrecke im Gasteinertal sei nach dem

2. Weltkrieg wie folgt zweigleisig ausgebaut worden:

Angertal - Kralbach 1992 bis 1996

Bad Hofgastein - Steinbach 1975 bis 1978

Dorfgastein - Bad Hofgastein 1977 bis 1979

Unterberg - Dorfgastein 1979 bis 1981

Klammstein 1991 bis 1993

Diese Abschnitte seien (zum überwiegenden Teil sehr lange) vor Inkrafttreten des UVP-G behördlich genehmigt und auch errichtet worden. Im Gasteinertal seien daher die Abschnitte von km 22,3 bis km 25,6 und km 27,7 bis km 34,1 (in Summe ca 9,7 km) noch nicht zweigleisig ausgebaut worden.

In der Folge geht die belangte Behörde auf das Urteil des EuGH vom 16. September 2004, Rs C-227/01 (Vertragsverletzungsverfahren betreffend die Umsetzung der RL 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten durch das Königreich Spanien), ein. Das in diesem Vertragsverletzungsverfahren gegenständliche Projekt sei Teil einer 251 km langen Eisenbahnlinie (und damit etwa ähnlich lang wie die Tauernachse auf dem Staatsgebiet der Republik Österreich) gewesen und habe einen 13,2 km langen Abschnitt betroffen, auf dem die vorhandenen Eisenbahngleise zweigleisig und für eine Geschwindigkeit von bis zu 220 km/h ausgebaut worden seien. Demgegenüber sei das verfahrensgegenständliche Projekt lediglich ca 1,7 km lang und bestehe in einer bestandsnahen Zulegung eines zweiten Gleises, wobei die größte Abweichung von der Bestandstrasse (im Bereich des Gleisprovisoriums) rund 40 m betrage. Zweck dieses Bauvorhabens sei die Erneuerung einer rund 100 Jahre alten und daher dringend zu sanierenden Eisenbahnbrücke. Weiters sei es Gegenstand dieses Projektes, lärmmindernde Maßnahmen zu errichten (Lärmschutzwände und ergänzende Lärmschutzfenster). Das gegenständliche Projekt stelle in weiten Bereichen eine Verbesserung des Ist-Zustandes dar.

In rechtlicher Hinsicht führte die belangte Behörde aus, dass gemäß§ 23b Abs 1 UVP-G 2000 "idgF" (gemeint: in der Fassung BGBl I Nr 153/2004) für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen

auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen sei:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

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

Die berührte Eisenbahnstrecke sei Hochleistungsstrecke gemäß § 1 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl Nr 135/1989, "idgF."

Mit Verordnung der Bundesregierung (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl Nr 370/1989, sei die genannte Strecke zur Hochleistungsstrecke erklärt worden. Weiters sei sie Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) als Ausbaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (Tauernachse).

Der Begriff der Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken sei im UVP-G 2000 nicht definiert. In den Gesetzesmaterialien zum UVP-G 2000 würden Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken als Eisenbahnstrecken von überregionaler Bedeutung, dh Strecken mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- und Personenverkehr definiert. Der Verwaltungsgerichtshof habe in seinem Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, den Begriff Fernverkehr als Eisenbahn- und Straßenverkehr zwischen weit voneinander entfernten Orten verstanden. Im Sinne beider Definitionen sei die gegenständliche Eisenbahnstrecke bereits jetzt eine "bestehende Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke". Es liege somit weder der Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke noch der Neubau einer sonstigen Eisenbahnstrecke vor. Die Verbindungsfunktion der Tauernbahn als Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke bestehe unabhängig davon, ob noch eingleisige Abschnitte auf dieser Strecke (wie zB im Gasteinertal) zweigleisig ausgebaut würden oder nicht. Österreich habe sich im Protokoll 9 zum EU-Beitrittsvertrag verpflichtet, die auf dem Territorium der Republik Österreich gelegenen TEN-Strecken (ua auch die Tauernbahn) auszubauen, doch bestehe diese Verpflichtung unabhängig von der (bereits zum Entscheidungszeitpunkt der belangten Behörde gegebenen) Qualifikation der Strecke als Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke.

Den Projektunterlagen sei zu entnehmen, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um einen bestandsnahen zweigleisigen Ausbau der derzeit eingleisig geführten Bestandsstrecke handle. Die größte Abweichung von der Bestandstrasse betrage (im Bereich des Gleisprovisoriums) rund 40 m.

Das Vorhaben sei daher nicht unter die Tatbestände der Z 1 und Z 2 des§ 23b Abs 1 UVP-G zu subsumieren.

Gemäß § 23b Abs 2 Z 1 lit d UVP-G 2000 "idgF" (gemeint: BGBl Nr 153/2004) sei für die Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25% eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 berührt werde und wenn im Einzelfall zu erwarten sei, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt werde; ausgenommen sei die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen.

Auf Grund der eingereichten Entwurfsunterlagen sei von der Existenz eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet bzw dessen Nahebereich) auszugehen. Im schalltechnischen Projekt der Einreichunterlagen für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren sei für den Streckenbereich Schwarzach/St. Veit - Böckstein eine Emissionsberechnung für den Bestand (Grundlage Fahrplan 2001/2002) eine Prognose (Basis 2010) "inklusive der aus dem EU-Vertrag resultierenden Güterzug-Kapazitätsreserve" gegenüber gestellt worden. Die entsprechenden Zahlen für den Bestand betrügen für die Summe aller Zugtypen 137 Züge, für den Prognosewert werde die Zahl von 232 Zügen ausgewiesen. Bei Zugrundelegung des Prognosewertes von 232 Zügen werde der gesetzliche Rahmen eines Verkehrsaufkommens nach der Kapazitätserhöhung von 60.000 Zügen pro Jahr jedenfalls deutlich überschritten, ebenso erfolge eine Erhöhung der Zugkapazität gegenüber dem Bestand um deutlich mehr als 25 %. Dieser in den Entwurfsunterlagen ausgewiesene Prognosewert sei Grundlage für die Erarbeitung des lärmtechnischen Projektes und

der sich daraus ergebenden erforderlichen lärmtechnischen Maßnahmen (Errichtung von Lärmschutzwänden und Einbau von Lärmschutzfenstern) unter Zugrundelegung der Anforderungen (zB Grenzwerte) der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl Nr 415/1993, gewesen.

Von der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei sei im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Einreichoperates auch ein Umweltbericht vorgelegt worden, der insbesondere eine Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang, die Prüfung anderer Lösungsmöglichkeiten, eine Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt und der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, eine Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sowie Angaben über die zur Abschätzung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden und eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder - soweit als möglich - ausgeglichen werden können, enthalte.

In der Bauphase des Vorhabens seien zwar einige nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten, die sich allerdings zeitlich und örtlich auf ein unumgängliches Ausmaß an Grundstücksflächen, Wohnbereichen und Erholungs- bzw Freizeiteinrichtungen, sowie auf den Individualverkehr, den Boden, die Lebensräume von Tieren und Pflanzen und das Landschaftsbild beschränkten.

Während der Betriebsphase sei in Bezug auf mögliche Umweltauswirkungen auf das Siedlungsgebiet bzw dessen Nahebereich - bei projektsgemäßer Realisierung der vorgesehenen aktiv- und passivseitigen Maßnahmen - eine Einhaltung der Anforderungen der Immissionsschutzverordnung gewährleistet. Die weiteren relevanten Wirkfaktoren hätten nach dem Bericht keine Auswirkungen auf die Wohnbereiche des Untersuchungsraumes. Zusammenfassend komme der Bericht daher zu dem Ergebnis, dass das gegenständliche Vorhaben insgesamt keinerlei bedeutend nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt habe und das Projekt des zweigleisigen Ausbaues der Tauernbahn im Bereich des Abschnittes Angerschluchtbrücke-Bahnhof Angertal umweltverträglich sei. Die Behörde gelangte daher zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht unter den Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 1 lit d UVP-G 2000 "idgF" zu subsumieren sei.

Gemäß § 23b Abs 2 Z 2 lit d UVP-G 2000 "idgF" (gemeint: BGBl Nr 153/2004) sei für "Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3" unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht werde, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs 4 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen sei, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen. Das Gesetzeszitat "Vorhaben des Abs 1 Z 2 und 3" beruhe auf einem Redaktionsversehen, richtig müsse es lauten "Vorhaben des Abs 1 Z 1 2. Fall und Z 2".

In Bezug auf die Kumulierungswirkung des § 23b Abs 2 Z 2 sei darauf zu verweisen, dass für den zweigleisigen Ausbau des unmittelbar an das verfahrensgegenständliche Projekt angrenzenden Nachbarabschnittes Angertal - Kralbach, km 25,618 bis km 27,843, mit Bescheid vom 20. Mai 1992 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und damit verbunden die Betriebsbewilligung sowie die wasserrechtliche Bewilligung und die Rodungsbewilligung erteilt worden seien, wobei die Betriebsaufnahme des ausgebauten Abschnittes im Jahr 1996 erfolgt sei. Eine Addition der Längen des Abschnittes Angertal-Kralbach mit dem gegenständlichen Projekt ergäbe eine Gesamtlänge, die unter dem Schwellenwert von 10 km liege.

§ 3 des Hochleistungsstreckengesetzes (HlG) lege die Voraussetzungen für eine Trassengenehmigung - soweit sie nicht durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Strecken eingerichtet werden könne - fest. In § 3 Abs 1 2. Satz werde klargestellt, dass als Ausbaumaßnahmen auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchsten 10 km zu verstehen sei, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt sei. Auch aus dieser Bestimmung ergäbe sich, dass das gegenständliche Vorhaben weder als Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke noch als Neubau einer sonstigen Eisenbahnstrecke qualifiziert werden könne.

Zum Vorbringen der Landesumweltanwaltschaft Salzburg, wonach es sich im Gasteinertal hinsichtlich der noch

auszubauenden Abschnitte um eine 12 km (bzw an anderer Stelle des Vorbringens: mehr als 10 km) lange Strecke Bad Hofgastein - Angertal - Kralbach - Bad Gastein - Böckstein handle, führte die belangte Behörde aus, dass sich der bereits zweigleisig ausgebaute (fertig gestellte und genutzte) Abschnitt Angertal - Kralbach mitten in den noch auszubauenden Teilabschnitten befinde, dh eine durchgehende Ausbaulänge von 12 km (bzw mehr als 10 km) nicht gegeben sei. Hinsichtlich des Vorbringens, dass die Realisierung des gegenständlichen Abschnittes eine dramatische Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke nach sich ziehe, stellte die belangte Behörde fest, dass für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren von einer derzeitigen Zahl von 137 Zügen sowie einem Prognosewert von 232 Zügen im Jahre 2010 ausgegangen worden sei. Der Prognosewert sei auch die Grundlage für die Erarbeitung des lärmtechnischen Projektes und der sich daraus ergebenden erforderlichen lärmtechnischen Maßnahmen unter Zugrundelegung der Anforderungen der SchIV. Die von der Landesumweltanwaltschaft Salzburg aus einem im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellten Gutachten zitierten Zugzahlen (strukturelle Leistungsfähigkeit von 409 Zügen) würden sich auf ein - überdies zurzeit noch in Erprobung befindliches - Zugsteuerungssystem beziehen und seien daher als reine theoretische Größe anzusehen, für deren Umsetzung jedenfalls der Einbau entsprechender Sicherungsanlagen Voraussetzung wäre. Für das gegenständliche Verfahren sei lediglich der Prognosewert von "232 Zugzahlen" und die auf dieser Basis projektierten Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Anrainer maßgeblich.

Unter Verweis auf § 3 Abs 1 HlG sowie auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshof vom 17. Dezember 2004, Z l 2000/03/0302, führte die belangte Behörde weiters aus, dass die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km eine Ausbaumaßnahme darstelle, sodass das gegenständliche Vorhaben nicht als Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke oder als Neubau einer sonstigen Eisenbahnstrecke oder ihrer Teilabschnitte gesehen werden könne.

Zum Vorbringen der beschwerdeführenden Landesumweltanwaltschaft Salzburg, die beantragte Genehmigung für den Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bahnhof Angertal stelle eine willkürliche Stückelung dar, verwies die belangte Behörde auf die ÖBB-Übertragungsverordnungen, welche die Grundlage für die Aufnahme der Planungsarbeiten (bzw für die Inangriffnahme der Bauarbeiten nach Durchführung der entsprechenden Genehmigungsverfahren bei den zur Durchführung übertragenen Projekten) im jeweils übertragenen Abschnitt darstellten. Unter Bezugnahme auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. März 2002, Zl 2000/03/0004, führte die belangte Behörde aus, dass für die Einreichung des gegenständlichen, nur rund 1,7 km langen Abschnittes - wie sich auch aus dem vorgelegten Untersuchungsbericht eines Zivilingenieurs ergebe - der dringend erforderliche Sanierungsbedarf der 100 Jahre alten Angerschluchtbrücke entscheidend gewesen sei. Diesen Sanierungsbedarf zu beheben und das Bestreben, einen verlorenen Bauaufwand zu vermeiden, sei das Ziel dieses kurzen Bauabschnittes gewesen. Bei einer Sanierung zu einem späteren Zeitpunkt bestehe die Möglichkeit einer Betriebssperre der Tauernbahn (und damit einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen auf dem Staatsgebiet der Republik Österreich). Der Sanierungsbedarf bestehe darüber hinaus unabhängig davon, ob und wann ein weiterer Ausbau der Tauernbahn erfolge. Im gegenständlichen Abschnitt bestehe ein dringender Handlungsbedarf, um den Vorgaben des § 19 Abs 1 Eisenbahngesetz im Hinblick auf Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs im vollen Umfang zu entsprechen. Bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben handle es sich um einen selbständig verkehrswirksamen Abschnitt, auch für den Fall, dass der unmittelbar anschließende Schlossalmtunnel nicht realisiert würde. Die belangte Behörde sei daher zu dem Ergebnis gelangt, dass im gegenständlichen Fall die Durchführung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 "nicht gerechtfertigt bzw. möglich gewesen wäre".

Da die Belange von Hochleistungsstrecken im dritten Abschnitt des UVP-Gesetzes umfassend und abschließend geregelt seien, sei auch der hilfsweise gestellte Eventualantrag auf Abtretung des Antrages an die Salzburger Landesregierung zur Durchführung des Feststellungsverfahrens nach § 3 Abs 7 UVP-G 2000 unzulässig, da eine Zuständigkeit der Landesregierung als UVP-Behörde nicht gegeben sei.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde mit dem Antrag, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete, ebenso wie die mitbeteiligte Partei, eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei hat das Vorhaben eines zweigleisigen Ausbaues der mit Verordnung

der Bundesregierung, BGBl Nr 370/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahnstrecke "Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach" in einem rund 1,7 km langen Abschnitt (Angerschluchtbrücke - Bf. Angertal, km 24,600 bis km 26,306) zur eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung eingereicht.

In diesem Antrag wird ausgeführt, dass das eingereichte Projekt "einen Bestandteil der (nach Durchführung eines Mediationsverfahrens) vereinbarten Trassenführung" bilde. In einem nach Abschluss des Mediationsverfahrens geschlossenen Vertrag (zwischen der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei und betroffenen Gemeinden) sei festgehalten worden, dass die Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei "das vereinbarte Projekt für den Neubau der Tauernbahn im Gasteinertal getrennt nach Baulosen und/oder Gemeindegebieten planen, behördlich genehmigen lassen und durchführen" könne, wobei auch in diesem Fall "vom vereinbarten Gesamtprojekt" nicht abgewichen werde. Für den (an das eingereichte Vorhaben anschließenden bzw sich teilweise mit diesem überschneidenden) Tunnelbereich werde im folgenden Monat "zwecks Erteilung der Trassenverordnung" eingereicht werden.

Im technischen Bericht zum Einreichprojekt wird ausgeführt, dass das Projekt "Steinbach - Angertal" auf Grund der zu großen Lageabweichungen von der Bestandsstrecke (mehr als 100 m im Abschnitt "Schlossalmtunnel") in die Abschnitte "Schlossalmtunnel" und "Angerschluchtbrücke - HSt. Angertal" aufgeteilt worden sei. Die Planunterlagen zum Einreichprojekt weisen neben einem "Gleisprovisorium" im Bereich der Überleitung zur eingleisigen Bestandsstrecke auch bereits die geplante endgültige Gleislage im Bereich Schlossalmtunnel aus (ausdrücklich als "nicht Projektgegenstand" gekennzeichnet).

2. Die beschwerdeführende Landesumweltanwaltschaft macht in ihrer Beschwerde geltend, in ihrem gemäß § 24 Abs 5 iVm § 19 Abs 3 zweiter Satz UVP-G 2000 gewährleisteten Recht auf Feststellung, dass für dieses Vorhaben ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchzuführen sei, verletzt zu sein. Zusammengefasst sieht die beschwerdeführende Partei eine inhaltliche Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides zum einen auf Grund einer sachlich nicht gerechtfertigten Stückelung des als einheitliches Vorhaben anzusehenden Projekts "Steinbach - Angertal", das auf Grund einer mehr als 100 m betragenden Abweichung von der Bestandsstrecke (im Bereich des - nicht zur Genehmigung eingereichten - Schlossalmtunnels) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei, und zum anderen auf Grund der unterlassenen Zusammenrechnung des eingereichten Vorhabens mit angrenzenden Teilstücken, welche in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegeben worden waren und - unter Anwendung des § 23b Abs 2 Z 2 idF BGBl I Nr 153/2004 - die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ausgelöst hätten. Schließlich macht die beschwerdeführende Partei auch geltend, dass entgegen der Rechtsansicht der belangten Behörde nicht von einem Ausbau, sondern von einem Neubau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke iSd § 23b Abs 1 UVP-G 2000 auszugehen sei.

Wie sich aus den vorgelegten Verwaltungsakten ergibt, war die beschwerdeführende Partei mit Schreiben der belangten Behörde vom 1. April 2004 über das verfahrensgegenständliche Vorhaben informiert worden, sodass der am 16. April 2004 bei der belangten Behörde eingelangte, auf § 24 Abs 3 UVP-G (in der Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 153/2004) gestützte Feststellungsantrag rechtzeitig war und der beschwerdeführenden Partei daher im Sinne des § 19 Abs 3 UVP-G die Parteistellung einschließlich des Rechts zur Erhebung der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zukommt.

3. Art 2 Abs 1 der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (im Folgenden UVP-RL) lautet:

"Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit vor Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Diese Projekte sind in Artikel 4 definiert."

Gemäß Art 4 Abs 1 UVP-RL werden Projekte des Anhangs I - vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 3 - einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 UVP-RL unterzogen; bei Projekten des Anhangs II bestimmen die Mitgliedstaaten gemäß Art 4 Abs 2 UVP-RL - vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 3 anhand einer Einzelfalluntersuchung oder der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw Kriterien, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss.

Anhang I Z 7 lit a UVP-RL zählt (ua) den "Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken" zu den Projekten nach § 4 Abs 1 UVP-RL.

Zu den Projekten nach Art 4 Abs 2 UVP-RL zählt Anhang II Z 13 der UVP-RL die "Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder II, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können" (wobei durch die mit der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 erfolgte Änderung der UVP-RL ergänzend hinzugefügt und damit klargestellt wurde, dass es sich dabei um nicht durch Anhang I erfasste Änderungen oder Erweiterungen handelt).

4. Der EuGH hat in seinem Urteil vom 16. September 2004, Rs C- 227/01 (Kommission/Spanien), ausgesprochen, dass Anhang I Nummer 7 der UVP-RL so zu verstehen ist, dass er sich auch auf den zweigleisigen Ausbau einer bereits vorhandenen Eisenbahnstrecke bezieht (RN 48). Wörtlich führt der EuGH in RN 49 und 50 dieses Urteils weiter aus:

"Ein Projekt dieser Art kann nämlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne dieser Richtlinie haben, da es z. B. geeignet ist, die Fauna und Flora, die Zusammensetzung der Böden oder die Landschaft nachhaltig zu beeinträchtigen oder etwa zu beträchtlichen Lärmbelästigungen zu führen; es ist daher in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einzubeziehen. Es würde einen schwerwiegenden Verstoß gegen den mit der Richtlinie 85/337 verfolgten Zweck bedeuten, wenn ein solches Projekt des Baus einer neuen Eisenbahnstrecke, auch wenn sie parallel zu einer bereits vorhandenen Strecke verläuft, der Verpflichtung zur Durchführung einer Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt entzogen werden könnte. Ein solches Projekt kann somit nicht als eine bloße Änderung eines früheren Projekts im Sinne von Anhang II Nummer 12 dieser Richtlinie angesehen werden.

Diese Schlussfolgerung ist umso mehr geboten, wenn wie im vorliegenden Fall die Durchführung des fraglichen Projekts eine neue Eisenbahntrasse erfordert, auch wenn diese nur einen Teil dieses Projekts ausmacht. Ein solches Bauvorhaben ist nämlich seiner Natur nach geeignet, erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der Richtlinie 85/337 zu haben."

Das Urteil des EuGH bezog sich dabei auf die Stammfassung der UVP-RL, wobei festzuhalten ist, dass sich diese von der im vorliegenden Fall maßgebenden novellierten Fassung im Hinblick auf die Einbeziehung von "Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken" in Anhang I

Z 7 nicht unterscheidet. Auch im Hinblick auf die Aufnahme der Änderung von Projekten des Anhangs I in Anhang II hat sich materiell für den vorliegenden Fall durch die mit RL 97/11/EG und 2003/35/EG erfolgte Novellierung gegenüber der Stammfassung nichts geändert (in der Stammfassung lautete Anhang II Z 12 "Änderung von Projekten des Anhangs I sowie Projekten des Anhangs I, die ausschließlich oder überwiegend der Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren oder Erzeugnisse dienen und nicht länger als ein Jahr betrieben werden").

5. Die Bestimmungen der UVP-RL wurden in Österreich durch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993, umgesetzt, welches zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides (Zustellung an die beschwerdeführende Landesumwaltanwaltschaft am 24. März 2005) in der Fassung BGBl I Nr 153/2004 in Geltung stand.

Die im vorliegenden Fall maßgebliche Rechtslage wird durch die Inkrafttretens- und Übergangsbestimmungen des § 46 UVP-G 2000 bestimmt. § 46 Abs 18 UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 153/2004 lautet auszugsweise:

"(18) Für das In-Kraft-Treten durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 153/2004 neu gefasster oder eingefügter einfachgesetzlicher Bestimmungen, für das Außer-Kraft-Treten durch dasselbe Bundesgesetz aufgehobener einfachgesetzlicher Bestimmungen sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

1. Die § 1 Abs. 2, § 2 Abs. 3, § 3 Abs. 4, 5 und 7, § 3a, § 5 Abs. 1, § 7 Abs. 1, § 9 Abs. 3 bis 5, § 10, § 12 Abs. 4, § 17, § 18, § 18a, § 18b, § 19 Abs. 1, 3, 4, 6 und 8 bis 10, § 20 Abs. 2, § 22, § 23a bis § 24h, § 24i bis § 24l, § 39, § 41, § 45 und § 47 sowie der Vorspann zu Anhang 1 und Z 1, 2, 9 bis 15, 17 bis 19, 21, 24 bis 26, 43, 61, 63, 64, 79, 80, 82 des Anhanges 1 samt Fußnoten 1a, 2, 3, 3a, 4, 4a und 15 und der Anhang 2 treten am 1. Jänner 2005 in Kraft.

...

5. Der dritte Abschnitt in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2004 ist auf folgende Vorhaben nicht anzuwenden:

a) Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31. Dezember 2004 die Kundmachung gemäß § 9 Abs. 3 durchgeführt wird;

b) Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die bis zum 31. Dezember 2004 das nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehene Anhörungsverfahren oder ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet wird, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. einer Einzelfallprüfung beantragt;

c) ..."

Im vorliegenden Fall wurde von der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt Angerschluchtbrücke - Bahnhof Angertal mit Schreiben vom 15. Dezember 2003 (bei der belangten Behörde eingelangt an 22. Dezember 2003) beantragt; die belangte Behörde hat im Februar 2004 nichtamtliche Sachverständige zur Begutachtung des Projektes bestellt. Somit wurde das nach den Verwaltungsvorschriften erforderliche Genehmigungsverfahren jedenfalls vor dem 31. Dezember 2004 eingeleitet. Da die gegenständliche Hochleistungsstrecke - jedenfalls soweit dies aus den vorgelegten Verwaltungsakten ersichtlich ist - erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fällt und die Projektwerberin die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw einer Einzelfallprüfung nicht beantragt hat, war daher - entgegen der Ansicht der belangten Behörde wie auch der beschwerdeführenden Partei - der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 153/2004 nicht anzuwenden.

Für den Beschwerdefall ist daher auf Grund der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 18 Z 5 lit b UVP- 2000 die Bestimmung des § 23b UVP-G 2000 in der Fassung BGBl I Nr 89/2000 maßgeblich. Diese lautet:

"Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. (1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, ist für folgende Vorhaben, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte,

2. Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

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

(2) Für den Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, der nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen besteht, ist vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder B gemäß Anhang 2 berührt wird und zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie A des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von Schutzgebieten der Kategorie B ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen.

(3) Bei Vorhaben des Abs. 1 und 2, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das beantragte Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, § 24 Abs. 3 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten

Verfahren durchzuführen.

(4) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme jeweils das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

(5) Bedingt der Bau einer Hochleistungsstrecke, für die die Erlassung einer Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes vorgesehen, aber keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 1, 2 oder 3 durchzuführen ist, eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für die Begleitmaßnahme das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen."

Für das von der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei zur eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung eingereichte Vorhaben wurde weder eine Trassenverordnung nach § 3 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz (HlG) in der Fassung BGBl I Nr 81/1999, noch eine Trassengenehmigung nach § 3 Abs 1 HlG idFBGBl I Nr 154/2004 erlassen. Wie sich aus den Verwaltungsakten ergibt, wurde sowohl von der Projektwerberin als auch von der belangten Behörde eine derartige Verordnung bzw Genehmigung als nicht erforderlich erachtet, da von einer Ausbaumaßnahme im Sinne des § 3 Abs 1 HlG ausgegangen wurde. Als Ausbaumaßnahmen sind nach dieser Bestimmung in der zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides in Geltung stehenden Fassung BGBl I Nr 154/2004 "dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist."

6. Die belangte Behörde geht - ebenso wie die mitbeteiligte Partei - unter Bezugnahme auf § 3 Abs 1 HlG davon aus, dass das zur behördlichen Genehmigung eingereichte Vorhaben, das im Wesentlichen eine Brückensanierung und die Zulegung eines zweiten Gleises mit einer bloß geringfügigen, unter 100 m liegenden Abweichung von der bestehenden Trasse umfasst, daher im Sinne des § 23b Abs 1 UVP-G 2000 bloß eine Ausbaumaßnahme auf einer bestehenden Eisenbahnstrecke darstelle und demnach keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei.

7. Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei der Hochleistungsstrecke "Salzburg - Schwarzach/St. Veit - Villach - Staatsgrenze bei Rosenbach" unstrittig um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke handelt. Dies zeigt sich etwa auch in der Berücksichtigung dieser Strecke in der Entscheidung Nr 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (geändert durch die Entscheidungen Nr 1346/2001/EG und 884/2004/EG) sowie in der Aufnahme der "Tauernachse" in die in Anhang I zum Protokoll Nr 9 zum EU-Beitrittsvertrag, BGBl Nr 45/1995, enthaltene Liste jener Verkehrsachsen, die einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr bilden.

Nach § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ist daher für den zur Genehmigung eingereichten Bauabschnitt, unabhängig von seiner Länge, jedenfalls dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn es sich um einen Neubau handelt, der nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Eisenbahnstrecke besteht.

Der belangten Behörde ist zuzugestehen, dass schon auf Grund der ausdrücklichen Bezugnahme auf § 3 Abs 1 HlG in § 23b UVP-G 2000 eine systematische Auslegung dieser Bestimmung zunächst nahe legt, dass zur Bestimmung des Begriffsinhalts der "Ausbaumaßnahmen" iSd § 23b Abs 1 UVP-G 2000 die in § 3 Abs 1 HlG enthaltene Definition heranzuziehen sei, sodass die bestandsnahe Zulegung eines zweiten Gleises nicht als eine - über den Ausbau hinausgehende - Neubaumaßnahme im Sinne des § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 anzusehen wäre.

Im Hinblick darauf, dass die gegenständliche Bestimmung der Umsetzung des Art 4 Abs 1 iVm Anhang I Z 7 lit a UVP-RL

dient, ist jedoch der Grundsatz der richtlinienkonformen Auslegung zu berücksichtigen. Demnach muss ein nationales Gericht, das nationales Recht auszulegen hat, seine Auslegung so weit wie möglich am Wortlaut und Zweck der Richtlinie ausrichten, um das mit dieser verfolgte Ziel zu erreichen und auf diese Weise Art 249 Abs 3 EG nachzukommen; dieser Grundsatz gilt auch für Verwaltungsbehörden (vgl dazu das hg Erkenntnis vom 26. April 2005, Zl 2002/06/0025, mwN).

Nach dem oben zitierten Urteil des EuGH vom 16. September 2004 bezieht sich Anhang I Z 7 UVP-RL - losgelöst von der konkreten Gestaltung des dem Vertragsverletzungsverfahren zu Grunde liegenden Projektes - auch auf den zweigleisigen Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke. Wie sich aus RN 50 dieses Urteils (arg.: "umso mehr") ergibt, kommt es dabei insbesondere auch nicht darauf an, ob für den zweigleisigen Ausbau eine neue Trasse erforderlich ist.

Bei der Auslegung der Wortfolge "Vorhaben, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen" in § 23b Abs 1 UVP-G 2000 kann daher nicht schematisch auf die Definition in § 3 Abs 1 HlG zurückgegriffen werden, sondern es ist in richtlinienkonformer Auslegung unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH der Ausnahmetatbestand der "Ausbaumaßnahmen" enger zu verstehen, sodass jedenfalls die Zulegung eines weiteren Gleises, auch wenn diese nach § 3 Abs 1 HlG als Ausbaumaßnahme nach diesem Gesetz anzusehen wäre und keiner Trassengenehmigung bedürfte, dennoch einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 unterliegt, sofern es sich um eine Fernverkehrsstrecke handelt.

Dieses im Lichte der Rechtsprechung des EuGH gebotene Auslegungsergebnis findet auch im Wortlaut des § 23b Abs 1 UVP-G 2000 Deckung, da diese Bestimmung weder eine Legaldefinition der "Ausbaumaßnahmen" enthält, noch ausdrücklich auf die Definition in § 3 Abs 1 HlG verweist.

Da es sich somit beim zweigleisigen Ausbau einer Fernverkehrsstrecke, wie er dem verfahrensgegenständlichen Verfahren zu Grunde liegt, nicht um eine bloße Ausbaumaßnahme - im Sinne des nach der UVP-RL gebotenen Begriffsverständnisses einer Änderung oder Erweiterung eines bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projektes, welche im Sinne des Anhangs II Z 13 UVP-RL nur nach Maßgabe des Art 4 Abs 2 UVP-RL einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wäre - handelt, wäre das verfahrensgegenständliche Vorhaben daher gemäß § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 idF BGBl I 89/2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen gewesen.

8. Bei diesem Ergebnis kann dahingestellt bleiben, ob das eingereichte Projekt für sich als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs 2 UVP-G 2000 zu beurteilen ist, oder ob - wie die oben unter Punkt 1. zitierten Antragsunterlagen nahe legen - eine Stückelung eines einheitlichen Vorhabens zur Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 vorgenommen wurde.

9. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2003, BGBl II Nr 333.

Wien, am 12. September 2006

**Schlagworte**

Gemeinschaftsrecht Richtlinie Umsetzungspflicht EURallg4/2Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3Gemeinschaftsrecht Auslegung Allge

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at