jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2004/12/17 2000/03/0302

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.12.2004

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E15101000;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
83 Naturschutz Umweltschutz;

Norm

31985L0337 UVP-RL Art4 Abs1;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs2;
AVG §8;
EURallg;
UVPG 1993 §19 Abs1;
UVPG 1993 §2 Abs2;
UVPG 1993 §24 Abs1 Z2;
UVPG 1993 §3 Abs1;
UVPG 1993 Anh1 Z2;
UVPG 1993 Anh2 Z3 lita;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Riedinger, Dr. Handstanger, Dr. Berger und Dr. Lehofer als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde 1. der Gemeinde Kalwang, 2. der Gemeinde Kammern, 3. der Gemeinde Traboch, 4. des C I und 5. der Stiftung F, alle vertreten durch Dr. Charlotte Böhm, Mag. Marina Breitenecker, Dr. Christine Kolbitsch und Dr. Heinrich Vana, Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt in 1020 Wien, Taborstraße 10/2, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17. Juli 2000, Zl. 299.972/15-II/C/12/00, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: Österreichische Bundesbahnen, Elisabethstraße 18, 1010 Wien), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

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

Begründung

I.

1.1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde im Spruchteil

"1. Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren" unter Spruchpunkt I. der mitbeteiligten Partei nach Maßgabe des Ergebnisses der in der Zeit vom 11. bis 12. April 2000 durchgeführten Ortsverhandlung, festgehalten in der beigeschlossenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift, Zl. 299.972/10- II/C/12/00, und der ergänzend durchgeführten Ermittlungen für den 2-gleisigen Ausbau der Schoberachse im Abschnitt Unterwald - Kalwang gemäß den §§ 35 und 36 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957, "idgF", (EisbG) und gemäß den §§ 38, 41 und 127 Abs. 1 lit. b des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215/1959, "idgF", (WRG) unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung der nachstehend unter Pkt. A. - L. angeführten Vorschreibungen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung erteilt.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 EisbG 1957 bezieht sich insbesondere auf folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

"* Ausbau des eingleisigen Bestandes zu einer zweigleisigen HL-Strecke mit der Gleisnummerierung 1 und 2 für eine Entwurfsgeschwindigkeit Ve von 100 km/h (Vmax. = 120 km/h), im Teilbereich von Projekt-km 175,568 bis Projekt-km 176,651 für eine Geschwindigkeit V von 110 km/h und von Projekt-km 176,651 bis Projektende für eine Geschwindigkeit V von 130 km/h

* Errichtung von Lärmschutzwänden und eines Lärmschutzdammes * Errichtung von Bahnbegleitwegen und Wartungsstreifen * Errichtung von Rettungsplätzen bei den Tunnelportalen des Unterwaldertunnel und den damit im Zusammenhang stehenden baulichen Maßnahmen

* Errichtung von Versickerungsanlagen für die Oberflächenwässer."

Ferner bezieht sich die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 und 2 EisbG 1957 auf im Folgenden (beispielsweise) aufgezählte Hochbauten und Kunstbauten (u.a. den 1,075 km langen Unterwaldertunnel), sowie nach § 36 Abs. 1 und 3 leg. cit. auf den Umbau einer näher bezeichneten 110 kV-ÖBB-Übertragungsleitung ("projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahme") und gemäß § 35 leg. cit. auf die Auflassung einer näher angegebenen Eisenbahnkreuzung ("projektsgegenständliche Maßnahme"). Im Folgenden enthält der Spruchpunkt I. unter den Abschnitten A-L eine Reihe von Vorschreibungen näher genannter Sachverständiger.

In Spruchpunkt II. wird der mitbeteiligten Partei gemäß § 23 Abs. 1 leg. cit. unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen die dauernde Einstellung des gesamten Eisenbahnverkehrs auf dem funktionslos werdenden Streckenteil von ca. Bestands-km 173,970 (ist ca. Projekt-km 173,950) (bis ca. Bestands-km 174,570) (ist gleich ca. Projekt-km 174,600) mit der Betriebsaufnahme auf den neuen Streckenteil bewilligt. Die Spruchpunkte III. bis VIII. enthalten Regelungen insbesondere betreffend den Zeitraum für die Umsetzung des Bauvorhabens, die Ausführung von Lärmschutzwänden, die Errichtung der "Festen Fahrbahn", sowie die Betriebsbewilligung betreffend die angesprochene Übertragungsleitung. In Spruchpunkt IX. wurde über die in der mündlichen Verhandlung vom 11. bis 12. April 2000 erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen entschieden; Punkt 12 dieses Spruchpunktes lautet wie folgt:

"Das Vorbringen betreffend Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens wird gemäß § 43 Abs. 4 AVG in Verbindung mit § 35 Abs. 2 EisbG als nicht verfahrensgegenständlich zurückgewiesen."

Schließlich wurde der mitbeteiligten Partei in Spruchteil

"2. Forstrechtliche Rodungsbewilligung" (unter Spruchpunkt I. (der in die Punkte I-XI unterteilt ist)) - was angesichts der unten wiedergegebenen Beschwerdepunkte außer Betracht bleiben kann - eine Rodungsbewilligung (u.a. unter Festlegung von Vorschreibungen) erteilt.

1.2. Begründend wurde insbesondere Folgendes ausgeführt:

"Mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl. Nr. 370/1989, wurde u.a. der gegenständliche Abschnitt der Strecke St. Michael - Bischofshofen zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 22.10.1996, BGBl. Nr. 577/1996, wurde den Österreichischen Bundesbahnen die Planung für den zweigleisigen Ausbau im Abschnitt Unterwald - Kalwang der HL-Strecke St. Michael - Bischofshofen übertragen.

Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G) BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. Nr. 773/1996, war für das gegenständliche Verfahren im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch ein Bürgerbeteiligungsverfahren nach den Bestimmungen des UVP-G durchzuführen.

Im Trassenverordnungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Steiermark und der gesetzlichen Interessensvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HlG), BGBl. Nr. 135/1989. Die Anhörung der berührten Gemeinden erfolgte direkt im UVP-Verfahren.

In weiterer Folge fand am 28.1.1999 unter Teilnahme der erforderlichen Sachverständigen die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens statt, in deren Rahmen eine ausführliche Anhörung der Gemeinden und der erschienenen Bürger erfolgte.

Das über die öffentliche Erörterung im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens gemäß UVP-G zu erstellende Protokoll wurde gemäß dessen einschlägigen Bestimmungen der Projektwerberin, den mitbeteiligten Behörden, den Standortgemeinden, den unmittelbar angrenzenden Gemeinden und der steiermärkischen Umweltanwaltschaft übermittelt und weiters in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Einwendungen gegen das Protokoll wurden nicht erhoben. Gemäß § 38 UVP-G haben die zur Genehmigung des Vorhabens zuständigen Behörden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (zusammenfassende Darstellung des Vorhabens gemäß § 31 Abs. 1 leg. cit., Stellungnahmen, Protokoll der öffentlichen Erörterung) bei der Entscheidung nach Maßgabe der von ihnen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu berücksichtigen.

Mit Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 11.2.1999, BGBl. II Nr. 48/1999, wurde der Bau des ggstl. Streckenabschnittes den Österreichischen Bundesbahnen zur Durchführung übertragen.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des Ergebnisses im Bürgerbeteiligungsverfahren, das die Umweltverträglichkeit der Vorschlagstrasse bestätigte, erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 13.1.2000, BGBl. II Nr. 13/2000, die Bestimmung des Trassenverlaufes der HL-Strecke St. Michael - Bischofshofen, Abschnitt Unterwald - Kalwang.

Mit Schreiben vom 11.1.2000 ... haben die Österreichischen Bundesbahnen nunmehr den Abschnitt Unterwald - Kalwang der HL Strecke Bischofshofen - St. Michael zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt sowie um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 und 36 Eisenbahngesetz 1957 ... und der Betriebsbewilligung gemäß § 37 EisbG sowie um Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs. 1 lit. b Wasserrechtsgesetz 1959 ... und um Erteilung der Rodungsbewilligung gemäß § 18 im Zusammenhang mit § 185 Abs. 6 Forstgesetz 1975 ... angesucht.

...

Das gegenständliche Vorhaben ist das Verbindungsstück zwischen dem bereits fertiggestellten Baulos Umbau Bahnhof Kalwang und dem im Bau befindlichen Baulos Furth - Wald. Nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues im gegenständlichen Abschnitt ist die Schoberpaßstrecke zwischen den Bahnhöfen St. Michael und Selzthal durchgehend zweigleisig befahrbar.

...

Die Oberste Eisenbahnbehörde hat über Antrag der ÖBB aufgrund der Kundmachung vom 16.3.2000 in der Zeit vom 11. bis 12.4.2000 eine Ortsverhandlung in der Gemeinde Wald am Schoberpaß unter Beiziehung der erforderlichen Sachverständigen durchgeführt. Am 10.4.2000 wurde unter Beiziehung der nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik und Eisenbahnbetrieb sowie des ho. Amtssachverständigen für Elektrotechnik ein Ortsaugenschein vorgenommen. Eine Ortsbesichtigung durch die vom Land Steiermark beigestellten Amtssachverständigen erfolgte - soweit erforderlich - im Rahmen der Ortsverhandlung. Das Verhandlungsergebnis ist in der Verhandlungsschrift, Zl. 299.972/10-II/C/12/00, die einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildet, festgehalten.

...

Zum Vorbringen der Marktgemeinde Kalwang, wonach anstelle des durchgeführten Bürgerbeteiligungsverfahrens ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren hätte erfolgen müssen sind nachstehende Feststellungen zu treffen: Gemäß Anhang 2, Z 3 lit. a UVP-G ist für die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 2 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußeren Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist, eine Bürgerbeteiligung im eisenbahnrechtlichen Verfahren durchzuführen.

Hiezu ist festzuhalten, daß die größte Verschwenkung im Bereich des Unterwaldertunnels mit ca. 230 m zur Bestandstrasse erfolgt (vgl. z.B. den Befund des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen für die Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, Verhandlungsschrift S. 17) und der ggstl. Abschnitt eine Länge von rund 4 km aufweist.

Gemäß Anhang 1 des UVP-G wäre eine UVP-Verfahren für eine Änderung von Eisenbahntrassen (unter sonst gleichen Bedingungen) dann durchzuführen, wenn die Abschnittslänge mehr als 10 km beträgt.

Bereits aus dieser textlichen Gegenüberstellung ergibt sich eindeutig, daß aufgrund der ggstl. Abschnittslänge nur die Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens nach dem UVP-G möglich und rechtens war.

Darüber hinaus ist darauf zu verweisen, daß der ggstl. Abschnitt der letzte noch nicht zweigleisig ausgebaute der Schoberachse ist und somit den Lückenschluß darstellt. Zu beiden Seiten des ggstl. Abschnittes werden somit keine baulichen Maßnahmen mehr gesetzt, die einen UVP-pflichtigen Tatbestand auslösen könnten. Hinsichtlich allfälliger noch nicht fertiggestellter Eisenbahnanlagen in diesen Nachbarabschnitten liegen rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen vor, die der Projektswerberin einen Rechtsanspruch auf Ausführung der Baumaßnahmen einräumen, die in einem allfälligen UVP-Verfahren auch nicht mehr in Frage gestellt werden können."

2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die Beschwerdepunkte wurden wie folgt ausgeführt:

"Der Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften bekämpft.

Der gegenständliche Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.76.2000, GZ: 299.972/15- II/C/12/00, verletzt die Beschwerdeführerin

-

in ihrem gesetzlich gewährleisteten Recht auf Durchführung eines ordentlichen Verfahrens, und

-

in ihrem Recht auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung."

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Z. 4 VwGG hat die Beschwerde die bestimmte Bezeichnung des Rechts, in dem die beschwerdeführende Partei verletzt zu sein behauptet, zu enthalten ("Beschwerdepunkte"). Durch die von der beschwerdeführenden Partei vorgenommene Bezeichnung der Beschwerdepunkte wird der Prozessgegenstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens festgelegt und der Rahmen abgesteckt, an den der Verwaltungsgerichtshof bei Prüfung des angefochtenen Bescheides gemäß § 41 Abs. 1 VwGG gebunden ist. Danach hat der Verwaltungsgerichtshof nicht zu prüfen, ob durch den angefochtenen Bescheid irgendein subjektives Recht der beschwerdeführenden Partei, sondern nur zu prüfen, ob jenes verletzt wurde, dessen Verletzung sie behauptet. Wird der Beschwerdepunkt ausdrücklich und unmissverständlich bezeichnet, so ist er einer Auslegung aus dem Gesamtzusammenhang der Beschwerde nicht zugänglich (vgl. aus der hg. Rechtsprechung etwa den Beschluss vom 28. September 2004, Zl. 2004/18/0201, mwH).

Auf dem Boden dieser Rechtslage ergibt sich für die oben wiedergegebenen Beschwerdepunkte in der vorliegenden Beschwerde Folgendes: Mit der Behauptung, dass der angefochtene Bescheid seinem Inhalt nach bzw. infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften rechtswidrig sei, wird nicht dargetan, in welchen subjektiven Rechten die Beschwerdeführer nach dem Inhalt des behördlichen Abspruchs verletzt sein sollen (vgl. den hg. Beschluss vom

28. Jänner 2003, Zl. 2002/18/0257, mwH). Auch mit der Wendung, "in ihrem gesetzlich gewährleisteten Recht auf Durchführung eines ordentlichen Verfahrens" wird kein konkretes subjektives Recht bezeichnet, in dem die beschwerdeführenden Parteien verletzt zu sein behaupten, vielmehr wird mit dieser auf die Durchführung des Verwaltungsverfahrens abstellenden Wendung (nochmals) eine Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften releviert, womit aber - wie schon erwähnt - ein Beschwerdepunkt im Sinn des § 28 Abs. 1 Z. 4 VwGG nicht dargetan wird. Lediglich die behauptete Verletzung des Rechts auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird den Anforderungen nach § 28 Abs. 1 Z. 4 leg. cit. gerecht, weshalb der Verwaltungsgerichtshof den vorliegend bekämpften Bescheid nur im Rahmen dieses als durch den Bescheid verletzt bezeichneten subjektiven Rechts zu prüfen hat. Somit ist es entbehrlich, auf das darüber hinausgehende Vorbringen der beschwerdeführenden Parteien einzugehen.

2. Nach Meinung der beschwerdeführenden Parteien hätte im vorliegenden Fall nicht bloß ein Bürgerbeteiligungsverfahren, sondern eine Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden müssen. Das gegenständliche Projekt Unterwald - Kalwang (Baulos 12) habe eine Abschnittslänge von rund 4 km. Dies bedeute jedoch nicht, dass für die Umweltverträglichkeitsbeurteilung nur dieser - relativ kurze - Detailabschnitt der Hochleistungsstrecke zu berücksichtigen sei. Die für Bau und Planung unvermeidliche räumliche bzw. zeitliche Unterteilung der Bahnstrecke dürfe nicht zur Umgehung der gesetzlich vorgesehenen Umweltverträglichkeitspflicht führen, indem statt des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens ein vereinfachtes Bürgerbeteiligungsverfahren für die einzelnen Streckenabschnitte durchgeführt werden. Berücksichtige man die umfangreichen und streckenmäßig weitläufigen Baumaßnahmen der mitbeteiligten Partei im räumlichen Bereich der beschwerdeführenden Parteien, so liege bei der hier vorgenommenen Streckenstückelung eine willkürliche Unterteilung zur Vermeidung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens vor. Da es sich im vorliegenden Fall um aneinander anschließende Trassenbereiche handle, die insgesamt 10 km überstiegen, seien die tatbestandsmäßigen Voraussetzungen des § 24 Abs. 1 Z. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-Gesetzes) gegeben. Von einer unabhängigen Verkehrswirksamkeit des in Rede stehenden Abschnittes könne nicht gesprochen werden, weil die angrenzenden Teilstrecken nicht in einem räumlichen Zusammenhang stünden, sondern auch der relevante zeitliche Zusammenhang für die Realisierung der Teilstrecke gegeben sei bzw. die Teilstrecken für sich allein nicht verkehrswirksam seien. Dies ergebe sich auch aus der Feststellung der belangten Behörde, dass das in Rede stehende Vorhaben ein Verbindungsstück zwischen dem bereits fertiggestellten Baulos "Umbau Bahnhof Kalwang" und dem im Bau befindlichen Baulos "Furth - Wald" sei. Unabhängig davon schreibe § 3 Abs. 4 des UVP-Gesetzes vor, dass bei Veränderungen einer im Anhang 1 des UVP-Gesetzes angeführten Anlage eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, wenn durch die Änderungen der Schwellenwert nach Anhang 1 erstmals überschritten werde und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung der gesamten Anlage um mindestens 50 % erfolge. Da die in Rede stehende Eisenbahnstrecke als Ganzes zu betrachten und im Verfahren zu berücksichtigen sei und es für die beschwerdeführenden Parteien durch den zweigleisigen Ausbau der Hochleistungsstrecke, deren Zweck eine beträchtliche Kapazitätsausweitung sei, erstmals (im Zusammenhang mit den angrenzenden Baulosstücken) zur Überschreitung des gesetzlich vorgeschriebenen Schwellenwerts komme, sei das gegenständliche Projekt jedenfalls umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig.

Darüber hinaus handle es sich beim vorliegenden Projekt nicht um eine Änderung von Eisenbahntrassen, sondern um den Bau einer Hochleistungsstrecke. Es gehe um die Fertigstellung der Hochleistungsstrecke St. Michael - Bischofshofen im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus der ÖBB Strecke Amstetten - Tarvis, die insbesondere für den Fernverkehr von Bedeutung sei. Daher könne nicht von bloßen Baumaßnahmen auf einer bestehenden Eisenbahn gesprochen werden, weil dies in qualitativer und quantitativer Hinsicht nicht zutreffe. Aus der ehemals bestehenden "alten Eisenbahn" im räumlichen Bereich der beschwerdeführenden Parteien mit ihrer regionalen Bedeutung und ihrem aus dem Stand der Technik der "vergangenen Jahrhundertwende" stammenden Konzept solle nach den technischen Möglichkeiten des Beginns des 21. Jahrhunderts eine Fernverkehrsstrecke als internationale Hochleistungsbahn "mit der gegebenen Leistungsfähigkeit und den Belastungen für die angrenzenden Gemeinden entstehen". Dazu sei auch der Bau eines über 1 km langen Tunnels und die Abweichung von der ursprünglichen Gleisachse von über 200 m nötig. Es komme auch zu gravierenden Veränderungen der ehemaligen Eisenbahn im Bereich Unterwald - Kalwang, sodass es sich dabei von Aufgabe, Gestaltung und Wirkung her aus rechtlicher und technischer Sicht "um eine Neuschöpfung" handle. Die belangte Behörde habe ihren bekämpften Bescheid damit begründet, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung deswegen nicht durchzuführen gewesen wäre,

weil der Schwellenwert von 10 km für das gegenständliche Projekt nicht gegeben wäre. Diese Kilometerstaffelung sei in Anhang 1 der UVP-Richtlinie nicht genannt. Der Bau von Eisenbahn-Fernverkehrstrecken müsse nach Art. 4 Abs. 1 der UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe ihrer Art. 5 bis Art. 10 unterzogen werden. In diesen Bestimmungen fänden sich keinerlei Befugnisse der Mitgliedstaaten, Anhang 1 - Projekte aus bestimmten Gründen generell von der UVP-Pflicht zu befreien. Nach den Bestimmungen dieser Richtlinie sei daher davon auszugehen, dass alle neuen Projekte betreffend Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken UVP-pflichtig im Sinn der UVP-Richtlinie seien, und zwar im Gegensatz zur Regelung des § 24 Abs. 1 Z. 2 UVP-Gesetz unabhängig von ihrer Länge. Der österreichische Gesetzgeber sei dieser Verpflichtung zur direkten Umsetzung der Richtlinie durch die Erlassung des UVP-Gesetzes und der Normierung des Schwellenwerts von 10 km beim Bau von Fernverkehrseisenbahnen nur unvollständig nachgekommen. Dieser Verstoß gegen die Umsetzungsverpflichtung führe zur unmittelbaren Anwendbarkeit der UVP-Richtlinie, zumal deren einschlägige Bestimmungen inhaltlich als unbedingt und hinreichend genau erschienen. Zu betonen gelte es, dass sich bei der gegenständlichen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke um ein Projekt des Anhangs 1 der UVP-Richtlinie handle. Danach kämen die Bestimmungen der UVP-Richtlinie betreffend die Mitteilung und Offenlegung von Informationen, die Durchführung eines der UVP-Richtlinie entsprechenden Anhörungsverfahrens, das Zugänglichmachen der Entscheidung sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der UVP bei der Entscheidung unmittelbar zur Anwendung. Bei diesen Rechten handle es sich "um formale Rechte", die in einem ordnungsgemäßen UVP-Verfahren zu gewähren gewesen wären. Darin seien die beschwerdeführenden Parteien verletzt worden.

3. Die angesprochenen rechtlichen Bestimmungen lauten zum Entscheidungszeitpunkt (Zustellung des angefochtenen Bescheides am 9. August 2000) wie folgt:

3.1. Die Regelungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. Nr. 773/1996 und vor der Novelle BGBl. I Nr. 89/2000 lauten:

"Begriffsbestimmungen

§ 2. ...

(2) Unter Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft sowie sämtliche damit in einem räumlichen Zusammenhang stehende Maßnahmen zu verstehen."

"Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. (1) Vorhaben, bei denen auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und die im Anhang 1 angeführt sind, sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

...

(4) Für Änderungen einer im Anhang 1 angeführten bestehenden Anlage ist, sofern nicht Abs. 3 anzuwenden ist, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nur dann durchzuführen, wenn

1. durch die Änderung der Schwellenwert nach Anhang 1 erstmals überschritten wird und

a) durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung der bestehenden Anlage um mindestens 50% erfolgt oder

b) die Summe der kapazitätserweiternden Änderungen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung 50% des im Anhang 1 festgelegten Schwellenwertes überschreitet;

2. bei bestehenden Anlagen mit bereits über dem Schwellenwert nach Anhang 1 liegender Kapazität das Änderungsprojekt unter Einrechnung der kapazitätserweiternden Änderungen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung 50% des im Anhang 1 festgelegten Schwellenwertes überschreitet und durch die Änderung eine Kapazitätserweiterung um mindestens 25% erfolgt;

3. bei der Änderung einer bestehenden Anlage, für die im Anhang 1 kein Schwellenwert festgelegt wurde, das Änderungsprojekt unter Einrechnung der kapazitätserweiternden Änderungen innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Antragstellung mindestens 50% des ursprünglich genehmigten Umfangs überschreitet."

"Parteistellung und Rechtsmittelbefugnis

§ 19. (1) Parteistellung haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, jedenfalls aber jene inländischen und ausländischen Nachbarn/Nachbarinnen, die durch die Errichtung, den Bestand

oder den Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige Rechte gefährdet werden können und die schriftlich oder bei der mündlichen Verhandlung Einwendungen gegen das Vorhaben erheben. Wird die mündliche Verhandlung gemäß § 16 Abs. 3 in Abschnitte gegliedert, müssen die Einwendungen bis zum Schluß des betreffenden Verhandlungsabschnittes erhoben werden. Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht im Sinne des ersten Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten jedoch die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten oder Heimen, regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler/innen, der Lehrer/innen und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen. Hinsichtlich ausländischer Nachbarn/Nachbarinnen gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit.

...

(3) Der Umweltanwalt sowie die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden haben im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20 Parteistellung. Sie sind berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen, Rechtsmittel zu ergreifen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben."

"Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken

§ 24. (1) Vor Erlassung einer Verordnung

...

2. gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, ist für den Bau von Hochleistungsstrecken, nach Maßgabe des Abs. 4 jedoch erst mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden,

eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den folgenden

Bestimmungen durchzuführen."

"Anhang 1

UVP-pflichtige Anlagen

...

12. der Bau von Eisenbahntrassen, ausgenommen die bereits gemäß § 24 erfaßten Hochleistungsstrecken, mit einer Länge von mehr als 10 km und die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 10 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;".

"Anhang 2

Bürgerbeteiligung

...

3. a) Der Bau von Eisenbahntrassen mit einer Länge von mehr als 2 km und die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 2 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;

b)

der Neubau von Verschub- oder Frachtenbahnhöfen;

c)

die Erweiterung bestehender Schigebiete mit Seilbahnen oder Schleppliften, wenn damit ein Flächenverbrauch durch Pistenneubau mit Geländeveränderungen von mehr als 10 Hektar verbunden ist,

im eisenbahnrechtlichen Verfahren."

3.2. Die maßgeblichen Regelungen der Richtlinie des Rates 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umwelterträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl Nr. L 175 vom 5. Juli 1985, S 40-48, in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 zur Änderung der eben genannten Richtlinie, ABl Nr. L 73 vom 14. März 1997, S 5-15, lauten wie folgt:

"Artikel 4

(1) Projekte des Anhangs I werden vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 3 einer Prüfung gemäss den Artikeln 5 bis 10 unterzogen.

(2) Bei Projekten des Anhangs II bestimmen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 3 anhand

a)

einer Einzelfalluntersuchung oder

b)

der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien, ob das Projekt einer Prüfung gemäss den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, beide unter den Buchstaben a) und b) genannten Verfahren anzuwenden."

"Anhang I

Projekte nach Artikel 4 Absatz 1

...

7. a) Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken und Flugplätzen

(1) mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2 100 m und mehr."

"Anhang II

Projekte nach Artikel 4 Absatz 2

...

13. - 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.

- Projekte des Anhangs I, die ausschliesslich oder überwiegend der Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren oder Erzeugnisse dienen und nicht länger als zwei Jahre betrieben werden."

4. Für den Fall, dass das Beschwerdevorbringen zuträfe, wäre für die Beurteilung der Frage der Parteistellung der beschwerdeführenden Parteien als Vorfrage die Regelung des § 19 Abs. 1 des UVP-Gesetzes maßgebend, wonach über die gemäß den Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien auch jene inländischen und ausländischen Nachbarn und Nachbarinnen Parteien sind, die durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige Rechte gefährdet werden können (vgl. das hg. Erkenntnis vom 20. März 2002, Zl. 2000/03/0004). Ferner käme bezüglich der beschwerdeführenden Gemeinden - soferne es sich dabei um eine Standortgemeinde oder eine unmittelbar daran angrenzende Gemeinde handelt - im vorliegenden Baugenehmigungsverfahren (auch) eine Parteistellung nach § 19 Abs. 3 leg. cit. in Betracht.

Damit ist es zunächst maßgeblich, ob es bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben zulässig war, wie dies die belangte Behörde getan hat, allein auf das eingereichte Projekt und seine Größenausmaße abzustellen. Wie der Verwaltungsgerichtshof (auch unter Hinweis auf Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften) in seinem eben zitierten Erkenntnis vom 20. März 2002 ausgeführt hat, sind bei der Beurteilung, ob ein eingereichter Teilabschnitt eines größeren Eisenbahnprojekts für sich als Vorhaben im Sinn des § 2 Abs. 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes zu beurteilen ist, die Sachlichkeit der Abgrenzung und der Umstand maßgeblich, ob der Grund für die Stückelung lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem genannten Bundesgesetz darstellt.

Für den vorliegenden Abschnitt war nach den insofern unstrittigen Ausführungen im angefochtenen Bescheid maßgeblich, dass es sich dabei um den letzten nicht zweigleisig ausgebauten (bzw. schon im Ausbau stehenden) Teil

der Schoberachse handle, dieser somit einen Lückenschluss darstelle, und hinsichtlich der anschließenden Nachbarabschnitte bereits rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen vorliegen würden (vgl. die Wiedergabe des bekämpften Bescheides oben unter I.1.). Daran lässt sich erkennen, dass es sich beim zweigleisigen Ausbau der genannten Schoberachse (der rund 64 km langen Streckenabschnitt St. Michael - Selzthal) um ein Projekt handelt, das schon seit Längerem in Angriff genommen und sukzessive nach Maßgabe der wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten umgesetzt wurde, zumal die in der Begründung des bekämpften Bescheides genannte Verordnung betreffend die Erklärung zur Hochleistungsstrecke bereits im Jahr 1989 erfolgte. Bei dieser Sachlage kann der Verwaltungsgerichtshof nicht finden, dass - wie die Beschwerde meint - bei der Abgrenzung des vorliegenden Abschnitts (der für sich genommen nicht verkehrswirksam sei) eine willkürliche Unterteilung zur Vermeidung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens vorgenommen worden wäre, zumal in der Beschwerde auch nicht aufgezeigt wird, dass die Abgrenzung der an das vorliegende Vorhaben angrenzenden Abschnitte, für die (wie bereits erwähnt) rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen vorliegen, unsachlich - nämlich auf die Vermeidung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens gerichtet - erfolgt wäre. Vor diesem Hintergrund ist auch nicht zu erkennen, dass die Anwendung der in § 24 Abs. 1 Z. 2 und Anhang 1 Z. 2 UVP-G normierten Ausnahmebestimmungen dem Gemeinschaftsrecht (Art. 4 Abs. 1 und 2 der Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie) zuwiderliefe.

Die belangte Behörde hat somit das vorliegende Vorhaben zu Recht dem Anhang 2 Z. 3 lit. a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes unterstellt, weshalb sich auch das auf Anhang 1 iVm § 3 Abs. 4 dieses Gesetzes gerichtete Vorbringen als nicht zielführend erweist.

5. Ihre Auffassung, dass das vorliegende Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinn des Anhangs 1 Z. 7 lit. a der Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie zu unterwerfen gewesen wäre, haben die beschwerdeführenden Parteien lediglich damit begründet, dass es sich um den Bau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke handle. Dem ist entgegenzuhalten, dass nach Anhang II Z. 13 dieser Richtlinie die Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten und in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhanges I oder II, die erhebliche nachteilige Auswirkung auf die Umwelt haben können, als Projekte nach Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie einzustufen sind. Aus den insoweit unstrittigen Feststellungen der belangten Behörde ergibt sich, dass es beim vorliegenden Vorhaben um den Ausbau einer bereits bestehenden Fernverkehrsverbindung (insbesondere durch Ergänzung um ein zweites Gleis) geht. Damit handelt es sich aber entgegen der Beschwerde nicht um ein Projekt im Sinn des Anhanges I Z. 7 lit. a, sondern um ein solches des Anhanges II Z. 13 der in Rede stehenden Richtlinie.

6. Da somit die von der Beschwerde behauptete Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides nicht vorliegt, war die Beschwerde gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

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

Nach § 23 Abs. 3 zweiter Satz VwGG darf die Finanzprokuratur andere Rechtsträger als den Bund nur vertreten, wenn weder eine Bundesbehörde noch der Bund am Verfahren beteiligt ist. Da im vorliegenden Fall der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die belangte Behörde ist, durfte die mitbeteiligte Partei von der Finanzprokuratur nicht vertreten werden. Für die von der Finanzprokuratur dennoch vertretungsweise für die mitbeteiligte Partei übermittelte Gegenschrift steht dieser Partei daher Schriftsatzaufwand im Sinn des § 48 Abs. 3 Z. 2 VwGG nicht zu.

Wien, am 17. Dezember 2004

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3 öffentlicher Verkehr Eisenbahnen Seilbahnen Lifte

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2004:2000030302.X00

Im RIS seit

31.01.2005

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

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