

TE Vfgh Erkenntnis 2007/12/13 V87/06

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 13.12.2007

Index

83 Natur- und Umweltschutz

83/01 Natur- und Umweltschutz

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung

B-VG Art18 Abs2

B-VG Art139 Abs1 / Allg

TrassenV, BGBl II 140/2006, betr die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt

3. Hochleistungsstrecken-V, BGBl 83/1994, betr Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke

HochleistungsstreckenG §1, §3, §4, §5, §16 Abs4

EisenbahnG 1957 §19 Abs4

Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV (SchIV), BGBl 415/1993 §4, §5

UVP-G §19 Abs3, §24 Abs1, §24 Abs11

UVP-G 2000 §1 Abs1 Z3, Z4, §2 Abs2, §4, §23b Abs1 Z2, §23b Abs4, §24 Abs1, §24f, §24h, §46 Abs18 Z5, §46 Abs19 Z3

Richtlinie des Rates vom 27.06.85. 85/337/EWG, über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Richtlinie) idF der Richtlinie 97/11/EG Art9

Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. 92/43/EWG

Bundes-UmgebungslärmschutzG

Richtlinie 2002/49/EG betr Umgebungslärm

VfGG §61a

Leitsatz

Abweisung des Antrags einer Standortgemeinde auf Aufhebung der Trassenverordnung im Zuge der Koralmbahn; kein Verstoß gegen die Verpflichtung des verordnungserlassenden Bundesministers zur Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G; keine Verpflichtung zur Wahl der optimalen Trassenvariante; kein Verstoß gegen die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung; rechtmäßige Annahme der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf Gutachten der Sachverständigen für Tourismus, Lärmschutz, Hygiene und Humanmedizin sowie Ökologie; kein Widerspruch zur UVP-Richtlinie und zur Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie; keine unsachliche Differenzierung im Vergleich zu einem anderen Streckenabschnitt im Hinblick auf dessen Einhausung; keine Bedenken gegen die Erklärung der Koralmbahn zur Hochleistungsstrecke

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1. Mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. 83/1994, wurde die Eisenbahnstrecke Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

2. Nach Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 89/2000, erließ der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie - gestützt auf §3 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. 135/1989 idF BGBl. I 138/2003, - am 4. April 2006 die Verordnung betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II 140/2006.

2.1. Mit dieser (nunmehr vor dem Verfassungsgerichtshof zur Gänze angefochtenen) Verordnung wird der Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke für den Abschnitt Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt wie folgt bestimmt:

"1. Der Trassenverlauf des Abschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt im Bereich der Gemeinden Bleiburg, Feistritz ob Bleiburg, Eberndorf, St. Kanzian am Klopeiner See, Völkermarkt, Grafenstein und Ruden wird wie folgt bestimmt:

Die Trasse des Abschnittes Aich - Althofen/Drau schließt unmittelbar an das Ausbauprojekt Klagenfurt - Althofen/Drau an. Zunächst folgt die Neubaustrecke auf ca. 800 m Länge der Bestandstrecke und schwenkt dann mit einem Linksbogen in Richtung Nordosten. Die Neubaustrecke unterquert dabei den Bereich um Lind mit einem kurzen Tunnel in einer Länge von 490 m, um unmittelbar im Anschluss daran den Völkermarkter Stausee mit einer ca. 515 m langen Brücke zu queren. Unmittelbar nach der Drauquerung mündet die Trasse in den Tunnel Stein. Nordöstlich von Schreckendorf verläuft die Trasse in Dammlage im freien Gelände. Ab hier steigt die Trasse bis zum Bahnhof Kühnsdorf. Es folgen der Tunnel Untersammelsdorf und nach einem kurzen offenen Abschnitt der Tunnel Srejach mit einer Länge von 620 m. Bei den Ortschaften Srejach bzw. Peratschitzen mit Schloss Wasserhofen verläuft die Trasse in unmittelbarer Nähe von Siedlungsgebiet mit touristischer Nutzung, wobei in Peratschitzen im Siedlungsnahbereich eine 160 m lange Grünbrücke errichtet wird. Nach einer 275 m langen Brücke bei Wasserhofen beginnt bereits der Bahnhof Kühnsdorf/Klopeiner See. Östlich des Bahnhofes und unmittelbar nördlich des bahnächsten Siedlungsbereiches von Kühnsdorf wird eine 495 m lange Grünbrücke errichtet. Im Anschluss an diese Grünbrücke überquert die Bahnstrecke die B 82 Seeberg Bundesstraße bzw. den Gösselsdorfer Seebach. Im Anschluss an die Seebachquerung steigt die Trasse in Richtung Dobrowa bis in den Bereich von Mittlern. Im Bereich von Mittlern von km 16,2 bis km 18,1 ist ein Überholbahnhof vorgesehen. In diesem Bereich zweigt die eingleisige Bleiburger Schleife ab, wobei unmittelbar nach Abzweigung der eingleisigen Strecke aus dem Überholgleis die Haltestelle Mittlern angeordnet wird. Die Koralmbahn schwenkt anschließend nach Nordosten und verläuft nördlich von Moos im Wald bzw. Waldrandbereich der Dobrowa. Westlich von Heiligengrab bindet die Bleiburger Schleife, welche die Stadt Bleiburg sowie die umliegenden Ortschaften erschließt, wieder in die Koralmbahn über eine eingleisige niveaugleiche Abzweigstelle ein. Unmittelbar vor der Einbindung noch an der Bleiburger Schleife ist die Errichtung der Haltestelle Aich/Wiederndorf vorgesehen, die als Ersatz für die Haltestelle Aich an der Bestandstrecke dient. Die Trasse verläuft weiter in siedlungsferner Lage am Waldrand entlang in Richtung Nordnordost und schwenkt erst unmittelbar vor der Drauquerung in den Trassenverlauf der bestehenden Jauntalbahn ein. Die Drauquerung erfolgt entlang der Bestandstrecke unter Mitnutzung von Elementen der bestehenden Jauntalbrücke. Bei km 28,615 endet der Planungsabschnitt Aich - Althofen/Drau.

2. Der Geländestreifen gemäß §3 Abs2 HLG für den Verlauf der neu herzustellenden Trasse, der auch das Hochleistungsstrecken-Baugebiet gemäß §5 Abs1 HLG darstellt, ist in den beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/Sch2), beim Amt der Kärntner Landesregierung sowie bei den Gemeinden Bleiburg, Feistritz ob Bleiburg, Eberndorf, St. Kanzian am Klopeiner See, Völkermarkt, Grafenstein und Ruden aufliegenden Katasterlageplänen mit Trassenverordnungsstreifen Blatt 1 bis Blatt 10, Plan Nr. KB-UVE 23-S-1131-0 bis KB-UVE 23-S-1140-0, Maßstab 1:2.500 durch die grau unterlegten Streifen ausgewiesen.

3. Bei der Erlassung der Verordnung wurden die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) gemäß §24h Abs3 UVP-G berücksichtigt.

Die Umweltverträglichkeitserklärung und das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das Protokoll der öffentlichen Erörterung liegen bei den im Abs2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht auf.

Eine Veröffentlichung der wesentlichen Entscheidungsgründe im Sinne des §24h UVP-G erfolgt im Anschluss an die Verlautbarung dieser Verordnung in einer Ausgabe der Wiener Zeitung, der Kleinen Zeitung und der Kronen Zeitung und wird in den im Abs2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Erörterung aufgelegt werden."

2.2. Die im letzten Absatz der soeben zitierten Verordnung angesprochenen - und über ein Jahr nach Kundmachung der Verordnung veröffentlichten - Entscheidungsgründe lauten (Wiener Zeitung vom 17. März 2007):

"[...]

Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschreibungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind den Trassenverordnungsunterlagen (Katasterlageplänen), der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen [...] beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [...] und in den Gemeindeämtern der Stadtgemeinden Bleiburg und Völkermarkt, der Marktgemeinden Eberndorf und Grafenstein sowie der Gemeinden Feistritz ob Bleiburg, St. Kanzian am Klopeiner See und Ruden für jedermann ab sofort für die Dauer von acht Wochen zur öffentlichen Einsicht auf.

Wien, am 15. März 2007."

3. Mit einem beim Verfassungsgerichtshof am 24. November 2006 eingelangten, auf §24 Abs11 iVm §19 Abs3 UVP-G 2000 gestützten Antrag begehrt die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See die - kostenpflichtige - Aufhebung dieser Verordnung als gesetzwidrig.

3.1. Zu ihrer Antragslegitimation bringt sie vor, dass der von der angefochtenen Verordnung festgelegte Trassenverlauf durch das Gemeindegebiet der antragstellenden Gemeinde führe, weshalb sie als Standortgemeinde im Sinne von §19 Abs3 UVP-G antragslegitimiert sei.

3.2. In der Sache selbst behauptet die antragstellende Gemeinde das Vorliegen wesentlicher Verfahrensmängel und Verstöße gegen die Vorschriften des UVP-G sowie einen Verstoß gegen Art7 B-VG.

3.3. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zur Vertretung der angefochtenen Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof berufene Behörde legte die Verordnungsakten vor und erstattete eine Stellungnahme, in der er den Antragsbehauptungen entgegentritt und die - kostenpflichtige - Abweisung des Antrages begehrt.

II. 1. Der Verfassungsgerichtshof hat zur Frage der Zulässigkeit erwogen:

1.1. Die seit der Novelle zum UVP-G, BGBl. 773/1996, als Abs11 des §24 in Geltung stehende Verfassungsbestimmung über die Antragslegitimation zur Anfechtung u.a. von Trassenverordnungen, die bereits in der Stammfassung des UVP-G, BGBl. 697/1993, (in §24 Abs5) enthalten war, ist gemäß (der Verfassungsbestimmung des)§46 Abs19 Z2 UVP-G 2000 idF BGBl. I 153/2004 am 1. Jänner 2005 außer Kraft getreten, jedoch nach Maßgabe von§46 Abs19 Z3 UVP-G 2000 auf die dort genannten Vorhaben (bzw. die diesen zugrunde liegenden Verordnungen) weiter anzuwenden. Die Übergangsbestimmung blieb auch nach der UVP-G-Novelle, BGBl. I 14/2005, unverändert.

Nach §46 Abs19 Z3 litb UVP-G 2000 ist der dritte Abschnitt in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I 153/2004 (worin die Verfassungsbestimmung des §24 Abs11 nicht mehr vorkommt) nicht anwendbar auf "Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31. Dezember 2004 das Vorverfahren gemäß §4 eingeleitet worden ist, sofern der Projektwerber/die Projektwerberin nicht die Anwendung des dritten Abschnittes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2004 beantragt;".

1.2. Die Einleitung des Vorverfahrens gemäß §4 UVP-G 2000 ist im vorliegenden Fall vor dem 31. Dezember 2004 erfolgt, da die Projektwerberin die Einleitung des Vorverfahrens mit Schreiben vom 19. Juli 2000 unter Übermittlung eines Konzeptes zur Umweltverträglichkeitserklärung beantragt hat, woraufhin die belangte Behörde den mitwirkenden Behörden sowie den Standortgemeinden und daran angrenzenden Gemeinden mit Schreiben vom 25. September 2000 die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen eingeräumt hat. Die Projektwerberin hat die Anwendung des dritten Abschnittes in der Fassung BGBl. I 153/2004 nicht beantragt. Gemäß der Übergangsregelung des §46 Abs19 Z3 UVP-G 2000 findet §24 Abs11 UVP-G idF BGBl. 773/1996 daher auf den vorliegenden Fall Anwendung.

1.3. Nach §24 Abs11 UVP-G idF BGBl. 773/1996 erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen gemäß Abs1 auf Antrag der im §19 Abs3 und 4 leg.cit. genannten Parteien. §19 Abs3 leg.cit. nennt als antragsberechtigte Parteien den Umweltanwalt, die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden.

1.4. Der bezogene Abs1 des §24 legt den Anwendungsbereich des 3. Abschnittes und damit (auch) fest, welche Verordnungen Gegenstand einer Anfechtung durch die in §19 Abs3 UVP-G genannten Parteien sein können. Z2 der Bestimmung benennt als Prüfungsgegenstand Trassenverordnungen gemäß §3 Abs1 des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG), BGBl. 135/1989, für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken eingerichtet werden. Die in Rede stehende Trassenverordnung bezieht sich auf den Neubau einer Hochleistungsstrecke über eine Länge von mehr als 10 km, die nicht allein durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken eingerichtet wird.

1.5. Bei der antragstellenden Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See handelt es sich um eine "Standortgemeinde" iSd §19 Abs3 UVP-G, weil - wie sich bereits aus der Verordnung selbst ergibt - die Trasse über ihr Gemeindegebiet verläuft. Der Antrag ist daher zulässig.

III. 1. Der Antrag ist nicht begründet.

1.1. Die bekämpfte Verordnung ist mangels anderslautender Anordnung gemäß §11 Abs1 BGG am 5. April 2006 (dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag) in Kraft getreten. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. insb. zu Flächenwidmungsplänen VfSlg. 14.046/1995, 14.143/1995, sowie zu einer Eisenbahn-Trassenverordnung VfSlg. 16.242/2001) ist - vorbehaltlich anderslautender Sonderregelungen - für das Verfahren zur Erlassung einer Verordnung die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltende Rechtslage maßgeblich. Da das UVP-G in Ansehung der Erlassung einer Trassenverordnung gemäß §3 Abs1 HIG verfahrensrechtlichen Charakter besitzt, ist die angefochtene Verordnung anhand des zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltenden UVP-G zu überprüfen. Zum Zeitpunkt der Erlassung der Trassenverordnung standen das Hochleistungsstreckengesetz idF BGBl. I 154/2004 sowie das UVP-G 2000 idF BGBl. I 14/2005 in Geltung. Unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmung des §46 Abs18 Z5 UVP-G 2000 idF BGBl. I 14/2005 ist jedoch für die Erlassung einer Trassenverordnung nach dem HIG die Fassung des UVP-G 2000 idF BGBl. I 89/2000 maßgeblich. Gemäß der Übergangsbestimmung des §16 Abs4 HIG idF BGBl. I 154/2004 beruht die Verordnung auf dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idF BGBl. I 138/2003. Die Verordnung ist demnach auch am Maßstab dieser Gesetzeslage zu überprüfen.

1.1.1. Die einschlägigen Bestimmungen des HIG idF BGBl. I 138/2003 lauten:

"Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken

§1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit

Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

[...]

§3. (1) Insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§4) den Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) zu bestimmen. [...] Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen ist, ist überdies der Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu bestimmen.

(2) In einer Verordnung nach Abs1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(3) Eine Verordnung nach Abs1 hat den Hinweis auf die Planunterlagen zu enthalten. Die Planunterlagen sind beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

§4. (1) Vor Erlassung einer Verordnung nach §3 Abs1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(4) Die Anhörung ist im übrigen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jeweils nach dessen Bestimmungen durchzuführen."

1.1.2. Die für den Neubau von Hochleistungsstrecken maßgebliche Rechtslage nach dem UVP-G idF BGBl. I 89/2000 stellt sich wie folgt dar:

"Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§23b. (1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß §3 Abs1 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.

[...]

(2) - (3) [...]

(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. [...]

(5) [...]

Verfahren, Behörde

§24. (1) Im Verfahren zur Erlassung einer Verordnung, für die gemäß §23a oder §23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, sind die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen; es findet jedoch kein konzentriertes Genehmigungsverfahren statt.

(2) Die Umweltverträglichkeitsprüfung und das Feststellungsverfahren gemäß Abs3 sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführen. [...]

(3) - (4) [...]

(5) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im UVP-Verfahren §4 (Vorverfahren) und §10 Abs1 bis 5 und 7 (grenzüberschreitende Auswirkungen) anzuwenden. §6 (Umweltverträglichkeitserklärung) ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Behörde festlegen kann, dass bestimmte Angaben und Unterlagen, soweit sie nicht für eine Abschätzung der Umweltauswirkungen in diesem Verfahrensstadium notwendig sind, erst in einem späteren Genehmigungsverfahren vorzulegen sind.

(6) - (7) [...]

(8) Für diesen Abschnitt gelten abweichend und ergänzend zu §2 folgende Begriffsbestimmungen:

1. Mitwirkende Behörden sind jene Behörden, die neben der die Trassenverordnung erlassenden Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigungen eines gemäß §23a oder §23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständig sind oder an den jeweiligen Verfahrenen zu beteiligen sind.

2. Projektwerber/Projektwerberin ist, wer ein in §23a oder §23b genanntes Vorhaben gemäß dem Bundesstraßengesetz 1971 oder dem Hochleistungsstreckengesetz dem zuständigen Bundesminister/der zuständigen Bundesministerin zur Durchführung eines Trassenverordnungsverfahrens vorlegt.

(9) - (10) [...]

[...]

Öffentliche Erörterung

§24f. (1) Die Behörde hat eine öffentliche Erörterung des Vorhabens durchzuführen. Ort, Zeit und Gegenstand sind gemäß §44a Abs3 AVG zu verlautbaren. Eine Erörterung kann unterbleiben, wenn innerhalb der Stellungnahmefrist gemäß §9 Abs1 keine begründeten schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben abgegeben wurden.

(2) Zur öffentlichen Erörterung können Sachverständige beigezogen werden. Es ist jedermann gestattet, Fragen zu stellen und sich zum Vorhaben zu äußern.

(3) Die Ergebnisse sind in einem Protokoll, in dem die wesentlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben werden, festzuhalten. Dieses Protokoll ist in der Standortgemeinde mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Auflage ist in geeigneter Weise kundzumachen.

[...]

Entscheidung

§24h. (1) Eine Verordnung für Vorhaben, für die gemäß §23a oder §23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, darf nur erlassen werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des §77 Abs2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(2) [...] Bei Eisenbahnvorhaben (§23b sowie Anhang 1 Z10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs1 Z2 litc nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach §10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, darf eine Verordnung nicht erlassen werden.

(4) Die für die Entscheidung zur Erlassung der Verordnung wesentlichen Gründe sind schriftlich darzulegen. Ein entsprechendes Schriftstück ist mit den entsprechenden Planunterlagen bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen.

(5) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des §2 Abs3 zuständigen Behörden haben die Abs1 und 2 sowie §17 Abs4 und 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im §19 Abs1 Z3 bis 6 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, so können Bürgerinitiativen gemäß §19 Abs4 an den Verfahren als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht teilnehmen. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde jedenfalls in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen.

(6) Für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandsrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden.

Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht andere Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Auf Vorhaben des §23a sind die Bestimmungen der §§18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, auf Vorhaben des §23b die Bestimmungen der §§2 und 6 des Hochleistungstreckengesetzes anzuwenden."

1.1.3. Die für Eisenbahnvorhaben gemäß §24h Abs2 UVP-G 2000 maßgebliche besondere Immissionschutzvorschrift bezüglich Lärm ist die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrs-lärm-Immissionschutzverordnung, SchIV), BGBl. 415/1993. Die maßgeblichen Bestimmungen lauten:

"Geltungsbereich

§1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) [...]

[...]

Maßgebliche Verkehrsbelastung

§3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Immissionsgrenzwerte

§4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel $L_{\text{tief r}}$ vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1.

für die Tagzeit

-

60 dB, wenn $L_r = 50$ dB,

-

$L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} = L_r = 55$ dB,

sowie

-

65 dB, wenn $L_r = 55$ dB, und

2.

für die Nachtzeit

-

50 dB, wenn $L_r = 40$ dB,

-

$L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} = L_r = 45$ dB,

sowie

-

55 dB, wenn $L_r = 45$ dB.

Lärmschutzmaßnahmen

§5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit

einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) - (6) [...]

(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet."

1.2. Das Verhältnis zwischen dem Verfahren der Verordnungserlassung nach dem HIG und dem UVP-Verfahren stellt sich wie folgt dar:

1.2.1. Da es sich bei der Eisenbahnstrecke Aich - Althofen/Drau um den Neubau einer Eisenbahnstrecke gemäß §23b Abs1 Z2 UVP-G 2000 handelt, musste vor Erlassung der angefochtenen Verordnung gemäß §3 Abs1 HIG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchgeführt werden. Demgemäß waren gemäß §24 Abs1 UVP-G 2000 im Verfahren zur Erlassung der Verordnung "die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen". Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß §24 Abs2 UVP-G 2000 von derselben Behörde durchzuführen, die auch die Trassenverordnung gemäß §3 Abs1 HIG zu erlassen hat, also vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung durfte gemäß §24 Abs9 UVP-G 2000 die Trassenverordnung nicht erlassen werden.

Im Allgemeinen erfolgt daher erst, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der öffentlichen Erörterung des diesem zugrunde liegenden Vorhabens - wenn auch ohne besonderen formellen Rechtsakt - abgeschlossen ist, gemäß §24h UVP-G 2000 die "Entscheidung" über die Erlassung der Verordnung gemäß §3 Abs1 HIG. In der "Entscheidung" über die Erlassung der Verordnung sind gemäß §24h Abs3 UVP-G 2000 "die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach §10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) zu berücksichtigen". Diese Berücksichtigungspflicht bedeutet, dass sich der zuständige Bundesminister vor Erlassung der Trassenverordnung mit dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der ihm auferlegten Interessenabwägung gemäß §3 Abs1 HIG auseinanderzusetzen hat. Er ist dabei nicht verpflichtet, sämtliche Empfehlungen, die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung - etwa auch im Gutachten - ausgesprochen werden, unmittelbar bei Erlassung der Trassenverordnung umzusetzen (die Umsetzung erfolgt in anderer Weise nach Maßgabe der Möglichkeiten im Zuge nachfolgender Genehmigungsverfahren, s. Punkte III.1.2.3., III.1.2.4.). §3 Abs1 HIG spricht insoweit von der Verpflichtung des zuständigen Bundesministers, bei der Erlassung der Trassenverordnung "nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§4)" vorzugehen. Unzulässig und daher rechtswidrig ist die Erlassung einer Trassenverordnung dabei dann, wenn das der Umweltverträglichkeitsprüfung und der nachfolgenden Trassenverordnung zugrunde gelegte Projekt entweder die in den Z1 bis 3 des §24h Abs1 UVP-G 2000 festgelegten Grenzen für Emissions-, Immissions- oder Abfallbelastungen überschreitet oder wenn die Gesamtbewertung des Vorhabens gemäß §24h Abs3 zweiter Satz UVP-G 2000 ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen "schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind".

1.2.2. Anders als das nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 in Gestalt eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mündet die Umweltverträglichkeitsprüfung vor Erlassung einer Trassenverordnung gemäß §3 Abs1 HIG aber in keinen selbständigen Verwaltungsakt. Es ist somit in einem derartigen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als Voraussetzung zur Erlassung einer Trassenverordnung im Regelfall ausgeschlossen, "Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen" nach dem Muster des §17 Abs5 UVP-G 2000 in Gestalt von Nebenbestimmungen zu einer Genehmigungsentscheidung rechtsverbindlich festzusetzen, um zu erwartende schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern und damit die Voraussetzungen für die Genehmigung des eingereichten Projektes zu schaffen.

1.2.3. Gleichwohl hat der Gesetzgeber auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der Erlassung von Trassenverordnungen vorgesehen, dass durch entsprechende Vorschriften oder vorzusehende Maßnahmen eine Rechtslage herbeigeführt werden kann, für die eine Gesamtbewertung des der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogenen Projektes ergibt, dass schwerwiegende Umweltbelastungen vermieden werden, ohne dass diese

(zumeist individuellen, an den Projektträger gerichteten) Maßnahmen und Vorschriften in die Trassenverordnung selbst aufgenommen werden können (vgl. in Bezug auf Straßenprojekte VfSlg. 16.567/2002). Die Umweltverträglichkeit des Projektes muss daher unter Bedachtnahme auf die in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie dem Umweltverträglichkeitsgutachten aufgezeigten zwingenden Maßnahmen zur Vermeidung schwerwiegender Umweltbelastungen beurteilt werden. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass als Folge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens jene Maßnahmen, Vorschriften und Auflagen außerhalb der Trassenverordnung in verschiedenen Rechtsformen verfügt werden, deren Verwirklichung schwerwiegende Umweltbelastungen vermeiden lässt und die dazu führen, dass sich die - vorweg - erlassene Trassenverordnung als gesetzmäßig erweist.

1.2.4. Die der Trassenverordnung vorangehende Umweltverträglichkeitsprüfung entbindet den Projektwerber demgemäß nicht davon, spezialgesetzlich vorgesehene Genehmigungen, "die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens" vorgesehen sind (§2 Abs3 UVP-G 2000), zu erwirken. Vielmehr ordnet §24h Abs5 UVP-G 2000 ausdrücklich an, dass auch die für allfällige nachfolgende Genehmigungsverfahren zuständigen Behörden bei bzw. in ihrer Entscheidung die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere die Genehmigungskriterien nach §24h Abs1 und 2 leg.cit., zu berücksichtigen und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen und Nebenbestimmungen zur Verhinderung schwerwiegender Umweltbelastungen und zur Durchsetzung der im UVP-Verfahren festgelegten Ziele vorzuschreiben haben. Die konkrete, den Projektwerber verpflichtende, Festsetzung der im Umweltverträglichkeitsgutachten allfälligen vorgesehenen sog. zwingenden Maßnahmen in Form von Auflagen erfolgt damit erst in den darauf folgenden spezialgesetzlichen Genehmigungsverfahren.

1.2.5. Im Hinblick auf die Verfahrensgestaltung bei der Erlassung einer Trassenverordnung nach §3 Abs1 HIG verfügt der zuständige Bundesminister - wie jede verordnungserlassende Behörde - damit über eine Gestaltungsfreiheit, die lediglich durch die Verpflichtung nach §24 Abs1 UVP-G 2000 zur Durchführung der "für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen" begrenzt ist.

Die Verfahrensvorschriften des UVP-G 2000 sind auch nicht so zu verstehen, dass jede, noch so geringfügige Abweichung bereits die Rechtswidrigkeit der abschließenden Trassenverordnung bewirkt (s. VfSlg. 16.567/2002). Somit führt nicht jede Verletzung von Verfahrensvorschriften zur Gesetzwidrigkeit der Verordnung, vielmehr kommt es darauf an, ob bei deren Einhaltung ein anderer Verordnungsinhalt möglich gewesen wäre (vgl. auch VfSlg. 8463/1978). Im Ergebnis sind nach der bisherigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes vor allem solche Verfahrensmängel "beachtlich" (mit der Rechtsfolge der Gesetzwidrigkeit einer Verordnung), die insoweit "wesentlich" waren, als sie zu einer Verkürzung des Anhörungsrechtes insbesondere durch Beschränkung der Informationsrechte führten (s. VfSlg. 16.242/2001).

1.2.6. Der zur Erlassung der Trassenverordnung zuständige Bundesminister besitzt auch die jedem verordnungserlassenden Verwaltungsorgan eingeräumte Gestaltungsfreiheit bei der Durchführung der für die Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Erlassung der Verordnung notwendigen Ermittlungen und Sachverhaltsfeststellungen. Auch die Einhaltung der im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 enthaltenen speziellen verfahrensrechtlichen Verpflichtungen steht unter dem Vorbehalt der Unbeachtlichkeit geringfügiger Abweichungen.

1.3. Die antragstellende Gemeinde bringt zunächst vor, dass im Zuge des UVP-Verfahrens keine hinreichende, umweltbezogene Variantenprüfung im Sinne der §1 Abs1 Z3 und 4 UVP-G 2000 stattgefunden habe.

1.3.1. In der Umweltverträglichkeitserklärung werde die unrichtige Behauptung aufgestellt, dass die optimale Trassenvariante (Variante 1B) für den Abschnitt 1 (Drauquerung) zur Genehmigung eingereicht worden sei. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergebe sich aber unmissverständlich, dass die Variante 1C wesentlich vorteilhafter wäre. Diese sei mit der Begründung eines hohen Verfahrensrisikos wegen der Tangierung eines Vogelschutzgebietes trotz überwiegender Vorteile gegenüber allen anderen Varianten ausgeschieden worden. Diese Begründung sei jedoch verfehlt. Die Einschätzung eines hohen Verfahrensrisikos bedürfe einer besonderen rechtlichen und fachlichen Prüfung, die jedoch nicht vorgenommen worden sei. Im Übrigen sei auch der Sachverständige für Ökologie im Rahmen der öffentlichen Erörterung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Variante 1C aus ökologischer Sicht, obwohl sie ein Vogelschutzgebiet schneiden würde, der eingereichten Variante 1B vorzuziehen sei. Im Teilgutachten Ökologie sei demgemäß ausgeführt, dass die gewählte Variante nicht optimal wäre.

Der gemäß §1 Abs1 Z4 UVP-G 2000 vorzunehmende Vergleich gehe daher eindeutig zugunsten der Variante 1C aus. In den Bereichen Verkehr/Technik/Kosten würde die Variante 1C gleich gut abschneiden wie die eingereichte Variante, wobei sich die Variante 1C aber auf Mensch und Umwelt weitaus weniger auswirke. Dass eine Variante bei der Trassenauswahl wegen eines angeblich nicht eingrenzbares Verfahrensrisikos nicht berücksichtigt worden sei, verstoße klar gegen §1 Abs1 Z4 UVP-G 2000. Der Sinn und Zweck dieser Bestimmung werde gänzlich unterlaufen, sofern Varianten mit der unsubstantiierten Begründung eines Verfahrensrisikos bei der Trassenauswahl ausgenommen werden.

Schließlich stelle auch der Umstand, dass die von der antragstellenden Gemeinde und den beteiligten Bürgerinitiativen geforderte Variante einer Einhausung der gesamten Strecke vom geplanten Bahnhof Kühnsdorf bis zum Tunnel Lind inklusive der Draubrücke und der Brücke bei Peratschitzen keiner Prüfung unterzogen wurde, einen Verfahrensmangel dar, da auch diese Variante im Hinblick auf alle Schutzgüter wesentlich vorteilhafter sein würde.

1.3.2. Dem hält der Bundesminister entgegen, dass gemäß §§3 und 4 HIG Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung ein bestimmtes, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplantes Trassenprojekt sei, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen sei. Daraus sei jedoch kein Vorrang für Projekte ableitbar, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt werden müsste. Weder im HIG noch im UVP-G 2000 sei gesetzlich vorgesehen, dass die umweltverträglichste Trassenvariante gesetzlich verpflichtend auch verordnet werden müsse.

Im Hinblick auf diese Rechtslage sei im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren jedenfalls eine ausreichende Auseinandersetzung mit der Variante 1C erfolgt. Die Errichtung einer Eisenbahntrasse mitten durch ein Schutzgebiet bringe zweifelsohne erhebliche Umweltauswirkungen mit sich und sei nur bei einer Aufhebung des Schutzgebietes genehmigungsfähig. Seitens des Landes Kärnten sei schriftlich im Rahmen der öffentlichen Erörterung dargelegt worden, dass eine Aufhebung des Schutzgebietes nicht in Frage kommen würde.

Im Teilbericht Projektgeschichte der Umweltverträglichkeitserklärung seien das Vorgehen und die Auswahlgründe bei der Auswahl der Trassenvariante ausführlich in einer gesamthaften Betrachtungsweise, einschließlich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile, dargelegt. Im Zusammenhang aller umweltrelevanten Fachgebiete entsprechend dem Umweltverträglichkeitsgutachten sei daher technischen und betrieblichen Vorteilen der verordneten Trasse gegenüber der Variante 1C der Vorzug einzuräumen gewesen.

1.3.3. Der Verfassungsgerichtshof geht wie schon im Erkenntnis VfSlg. 16.242/2001 davon aus, dass sich weder aus dem HIG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten lässt. Wie sich aus der unter III.1.2. dargestellten Rechtslage ergibt, besteht die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist, ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde.

Aus §1 Abs1 Z3 und 4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung des die Erlassung der Trassenverordnung durch die Behörde vorbereitenden Eisenbahnunternehmens "die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens" sowie "bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen". Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (s. Wimmer/Bergthaler, in:

Bergthaler/Weber/Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1998, Kap. IV, Rz 34). Im Übrigen ist dem Projektwerber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt. Er hat lediglich für das konkrete, aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes letztlich ausgewählte Projekt Vorkehrungen zur Minimierung der Umweltbelastungen gemäß §4 Abs2 HIG vorzuschlagen, mit denen den Schutzziele nach §24h Abs1 UVP-G 2000 Rechnung getragen wird, also

insbesondere Schadstoffemissionen nach dem Stand der Technik begrenzt und Immissionsbelastungen wenn nicht vermieden, so doch möglichst gering gehalten werden. Sohin kann aus §1 Abs1 Z4 UVP-G 2000 keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, zwingend die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Der Vergleich der Variante 1C mit den übrigen in Betracht kommenden Varianten und insbesondere der letztlich ausgewählten Variante 1B ist in der Umweltverträglichkeitserklärung dokumentiert (Mappe 2, Band 2 "Projektgeschichte", Einlage 2-2, 59 ff.). Die Variante 1C wurde, trotz bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung festgestellter Vorteile gegenüber den anderen Trassen insbesondere im Hinblick auf das Fachgebiet "Raum und Umwelt", aufgrund eines "nicht einschätzbaren Verfahrensrisikos" im Hinblick auf die Querung des Natur- und Vogelschutzgebietes "Völkermarkter Stausee", ausgeschlossen und bei der Trassenauswahl nicht mehr berücksichtigt. Die Bewertung der Einschätzbarkeit des Verfahrensrisikos wurde auf die festgestellte fehlende Bereitschaft der zuständigen Stellen des Landes Kärnten, das Naturschutzgebiet im betroffenen Bereich aufzuheben, bzw. auf die Tatsache des Vorliegens eines Vogelschutzgebietes nach der Vogelschutzrichtlinie gestützt (s. Mappe 2, Band 2 "Projektgeschichte", Einlage 2-2, 74; Protokoll der öffentlichen Erörterung, 46). Auch jene Sachverständigen, die die Variante 1C, bezogen auf ihre Fachgebiete, als optimal einstufen (Lärmschutz, Raumplanung, Ökologie), bewerteten die Begründung ihres Ausscheidens als "nachvollziehbar und plausibel". Die Projektwerberin ist ihrer Verpflichtung aus §1 Abs1 Z4 UVP-G 2000 insofern in ausreichendem Maße nachgekommen. Der verordnungserlassenden Behörde kann damit kein Verfahrensfehler vorgeworfen werden.

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at