

TE Vwgh Erkenntnis 2002/6/25 2000/03/0136

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.06.2002

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E15101000;
E6j;
93 Eisenbahn;

Norm

31985L0337 UVP-RL Anh1 Z7;
31985L0337 UVP-RL Anh2 Z12;
31985L0337 UVP-RL Art2 Abs1;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs1;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs2;
31997L0011 Nov-31985L0337 Art3 Abs1;
61995CJ0072 Aannemersbedrijf Kraaijeveld / Gedeputeerde VORAB;
EisenbahnG 1957 §35;
EisenbahnG 1957 §36 Abs1;
EURallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall, Dr. Bernegger, Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schlegel, über die Beschwerde der SK in E, vertreten durch Dr. Gerhard Fink, Dr. Peter Bernhart und Dr. Bernhard Fink, Rechtsanwälte in 9020 Klagenfurt, Bahnhofstraße 5, gegen den Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr (nunmehr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) vom 16. März 2000, Zl. 299.810/5- II/C/12/00, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG in 1120 Wien, Vivenotgasse 10), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.089,68 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Schreiben vom 9. November 1998 ersuchte die mitbeteiligte Partei u.a. um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung für das vorgelegte Eisenbahnausbauprojekt betreffend den Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt im Rahmen der Koralmbahn Graz - Klagenfurt.

Die Beschwerdeführerin ist Eigentümerin mehrerer Grundstücke in der Gemeinde G, von denen von der Eisenbahntrasse nur das Grundstück Nr. x der EZ x KG G betroffen ist. Die anderen Grundstücke der Beschwerdeführerin werden durch die im Zuge des Eisenbahnbaues auch erfolgende Verlegung der bestehenden Landesstraße L 100a/G-Straße berührt. Die Beschwerdeführerin hatte in der mündlichen Verhandlung insbesondere geltend gemacht, dass sie durch die Verlegung der G-Straße Richtung Osten und ihre Überführung über die Hochleistungsstrecke insbesondere in Bezug auf ihre Grundstücke Nr. y und Nr. z der EZ KG G sowie Nr. x und Nr. a der EZ KG G betroffen sei. Durch die Neueinbindung der G Landesstraße erleide sie einen wesentlichen Nachteil. Diese Verkehrseinbindung samt Überführung der Hochleistungsstrecke und die dadurch bedingte Beschränkung ihres Eigentums seien nicht notwendig. Auf Grund der vorgesehenen Überführung sei es ihr nicht möglich, von ihrem Grundstück Nr. a auf das Grundstück Nr. y zu kommen. Es wäre zumutbar und technisch möglich, die bereits bestehende Landesstraße L 100a/G-Straße im Bereich der Hochleistungsstrecke zu überführen, sodass die Neuerrichtung der Landesstraße und sohin ihre teilweise Enteignung nicht notwendig wäre. Durch die Verlegung der Landesstraße sei sie in ihren Rechten beeinträchtigt, zumal Emissionen wie Staub, Lärm, Geruch zu erwarten seien, aber auch das Grundwasser beeinträchtigt werde.

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der Mitbeteiligten für den Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt der Koralmbahn Graz - Klagenfurt von Bestands-km 111,200 bis Bestands-km 124,095 gemäß den §§ 33, 35 und 36 EisenbahnG und gemäß den §§ 10, 56 und § 127 Abs. 1 lit. b WasserrechtsG 1959 sowie § 9 Abs. 2 und 3 Abfallwirtschaftsgesetz unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung bestimmter Vorschriften die eisenbahnrechtliche Baubewilligung und die wasserrechtliche Bewilligung erteilt.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs. 1 EisenbahnG 1957 bezieht sich gemäß den Ausführungen im Spruch des angefochtenen Bescheides u.a. auf folgende projektsgegenständlichen Einzelbaumaßnahmen:

".

Errichtung einer zweigleisigen HL-Strecke mit der Gleisnummerierung 1 und 2 für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h von Projekt-km 0,000 bis Projekt-km 12,900.

-

Provisorische Einbindung von eingleisiger auf zweigleisiger Strecke mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h von Projektkm -0,086 bis Projekt-km 0,377.

-

Provisorische Einbindung von zweigleisiger auf eingleisiger Strecke mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h von Projektkm 12,526 bis Projekt-km 12,900."

In der Begründung des Bescheides wird zum Vorhaben ausgeführt, dass es den zweigleisigen Bestandsausbau der Strecke Bleiburg - Innichen im Abschnitt Klagenfurt - Althofen/Drau umfasse, im Osten bei Bestands-km 111,200 beginne und im Westen bei Bestand-km 124,095 an den Teilabschnitt Umbau Klagenfurt Frachtenbahnhof anschließe. Der Ausbau dieser HL-Strecke mit den Gleisen 1 und 2 sei daher 12,9 km lang. Das vorliegende Projekt sei Teil der geplanten Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt, die ein wichtiges Kernstück der sogenannten "neuen Südbahn", die von Wien über Graz und weiter direkt über Klagenfurt und Villach Richtung Italien im Rahmen des Ausbaues der Europäischen Bahnmagistralen ("Pontebbana-Magistrale") führe.

Das Vorbringen von Parteien des Verfahrens (u.a. Beschwerdeführerin) betreffend die Aufrechterhaltung von Zufahrten bzw. die Gestaltung des Wegenetzes wurde in Spruchpunkt VI. 6. gemäß § 35 Abs. 2 EisenbahnG als unbegründet abgewiesen und, soweit zivilrechtliche Belange berührt würden, auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

In der Begründung des angefochtenen Bescheides wurde u.a. darauf hingewiesen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung sei, sondern sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich seien. Dies betreffe insbesondere Verfahren nach dem

Kärntner Landesstraßengesetz oder dem Bundesstraßengesetz. Es werde Aufgabe der Mitbeteiligten sein, um die allenfalls noch erforderlichen Bewilligungen bzw. Genehmigungen anzusuchen.

Hinsichtlich der Einwendungen, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen gewesen seien (Lärm, Erschütterungen, Geruch, Staub, Grundeinlösung, Wertminderung), hat die belangte Behörde Folgendes ausgeführt: Gemäß der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes könnten die bei der Verwirklichung eines Eisenbahnprojektes zu erwartenden Immissionen sowie eine Wertminderung des Grundstückes keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen. Nach § 19 Abs. 2 EisenbahnG hätte die Behörde von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschriften zu treffen, die dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen. Dies sei im vorliegenden Fall durch die Einholung von entsprechenden Fachgutachten geschehen und ergebe sich aus diesen Gutachten, insbesondere aus dem Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen, dass ein ausreichender Schutz durch die vorgesehenen bzw. vorgeschriebenen Maßnahmen gewährleistet werde. Aus dem lärmtechnischen Gutachten ergebe sich, dass bei Erfüllung der vom lärmtechnischen Amtssachverständigen zusätzlich geforderten Maßnahmen (es wird auf Spruchpunkt 1.1.) D Auflagen 1.-3. hingewiesen), die sich aus der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung ergebenden Grenzwerte jedenfalls eingehalten würden.

Zu der Forderung der Beschwerdeführerin nach einem Grüntunnel im Bereich G wurde festgestellt, dass die nordseitig gelegenen Objekte abgelöst würden und somit nur ein südseitiger Schutz erforderlich sei. Dieser sei durch die projektmäßigen Maßnahmen gegeben. Beim Haus der Beschwerdeführerin lägen die Prognosewerte mit max. 40 dB um mehr als 10 dB unter den Grenzwerten.

In der dagegen erhobenen Beschwerde wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat die Verwaltungsakten vorgelegt und - wie die Mitbeteiligte - eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die Beschwerdeführerin wendet sich insbesondere dagegen, dass sich die mitbeteiligte Partei offensichtlich entschlossen habe, die bestehende G Landesstraße L 100a Richtung Osten zu verlegen und zu überführen, obwohl man das Projekt so hätte planen können, dass ihre Grundstücke vom Projekt weniger betroffen wären. Entgegen den Ausführungen im angefochtenen Bescheid sei das vorliegende Projekt nicht nur auf den derzeitigen Straßenbestand ausgelegt, sondern beinhalte auch eine Verlegung von Straßen und im Bereich der G Landesstraße eine Überführung. Durch die Verlegung der G Landesstraße und die Neutrassierung verliere sie eine Verbindung zu ihren Grundstücken. Weiters werde ihr Eigentum in seinem Wert stark beeinträchtigt. Wäre man auf ihre Einwendungen eingegangen, wäre man zu dem Schluss gelangt, dass eine Unterführung der G Landesstraße weit weniger in ihr Eigentum eingreife und alle Voraussetzungen dafür gegeben seien, die bestehende G Landesstraße zu unterführen. Das in der eisenbahnrechtlichen Verhandlung erstattete Gutachten des Amtssachverständigen für Straßenverkehrstechnik sei unschlüssig. Die geplante Verkehrsplanung in diesem Bereich sei nicht integrativ und stelle daher keine optimale Lösung dar.

Dazu ist zunächst klarzustellen, dass die Grundstücke der Beschwerdeführerin Nr. y, z und b der EZ KG G und das Grundstück Nr. a der EZ x KG G nicht durch die verfahrensgegenständliche Eisenbahntrasse, sondern - wie dies aus dem Beschwerdevorbringen selbst hervorgeht - durch die in den vorliegenden Plänen dargestellte, gleichfalls geplante Verlegung der G Landesstraße und die Überführung der Straße über die vorliegende Eisenbahntrasse betroffen sind. Die mit dem verfahrensgegenständlichen Projekt im Zusammenhang stehende Verlegung der G Landesstraße, die bereits in den vorliegenden Planunterlagen dargestellt ist, und die gemäß dem Landesstraßengesetz dafür erforderliche straßenbaurechtliche Bewilligung dieser Verlegung ist nicht Gegenstand des angefochtenen Bescheides. Darauf hat die belangte Behörde zutreffend verwiesen. Auf die Ausführungen in der Beschwerde dazu, insbesondere betreffend die Unschlüssigkeit des Gutachtens des Amtssachverständigen für Straßenverkehrstechnik, muss daher nicht näher eingegangen werden. Im Hinblick auf die Verlegung der G Landesstraße stand der Beschwerdeführerin im Rahmen der landesstraßenrechtlichen Baubewilligungsverfahren die Möglichkeit offen, sich dagegen zu wehren.

Von der verfahrensgegenständlichen Eisenbahntrasse wird einzig und allein das Grundstück der Beschwerdeführerin Nr. x der EZ x in der Größe von 8387 m² berührt, das neben der Bahn bei Abschnitt km 10,6 (ÖBB km 121,8) liegt. Im Hinblick auf dieses Grundstück war die Beschwerdeführerin betroffene Grundstückseigentümerin und somit Partei des

vorliegenden Eisenbahnverfahrens im Sinne des § 34 Abs. 4 EisbG.

Die Beschwerdeführerin macht weiters geltend, dass für das vorliegende Eisenbahnvorhaben zu Unrecht keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des § 24 Umweltverträglichkeitsprüfungs-G (UVP-G) stattgefunden habe. Es liege ein Bau einer Eisenbahntrasse gemäß § 24 UVP-G vor. Österreich sei schon auf Grund des EWR-Vertrages verpflichtet gewesen, die Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG; im Folgenden: UVP-Richtlinie) bis 1. Jänner 1994 umzusetzen. Da die innerstaatliche Umsetzung erst am 1. Juli 1994 und 1. Jänner 1995 erfolgt sei, sei davon auszugehen, dass die diesbezügliche Richtlinie ab 1. Jänner 1994 wegen der nicht fristgerechten Umsetzung direkt wirke. Dies bedeute, dass die staatlichen Behörden im Rahmen der von ihnen zu führenden Genehmigungsverfahren diese Regelungsinhalte auch ohne nationale Umsetzungsnorm anzuwenden hätten bzw. anzuwenden gehabt hätten. Die Beschwerdeführerin als begünstigte Person könne sich unmittelbar auf die UVP-Richtlinie der Europäischen Union berufen. Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken fielen unter die Projektliste 1 dieser EG-Richtlinie. Damit sei jedoch den Mitgliedstaaten eine UVP-Pflicht vorgeschrieben. Das vorliegende Projekt sei erst mit Schreiben vom 9. November 1998 vorgelegt worden, sodass es jedenfalls unter die EG-Richtlinie und in den Anwendungsbereich des UVP-G falle. Auch habe bis zum 30. Juni 1994 ein Anhörungsverfahren nach dem HochleistungsstreckenG (im Folgenden: HIG) nicht stattgefunden (es wird dabei auf § 46 Abs. 4 UVP-G verwiesen). Nach § 24 Abs. 1 UVP-G sei vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 HochleistungsstreckenG für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km eine Umweltverträglichkeitsprüfung obligatorisch vorzusehen. Im vorliegenden Fall würden 10 km weit überschritten, wobei noch darauf hinzuweisen sei, dass "gestückelte" Trassenverordnungen als Einheit angesehen werden müssten, wenn es sich um aneinander anschließende Trassenbereiche handle.

Nach der in der Gegenschrift dazu vertretenen Auffassung der belangten Behörde sei für das vorliegende Projekt auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des UVP-G in der Fassung BGBl. Nr. 773/1996 (auch unter Berücksichtigung der Änderungsrichtlinien der EU) die Durchführung eines UVP-Verfahrens weder erforderlich noch rechtlich möglich gewesen. Dies vor allem unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es sich bei dem vorliegenden Vorhaben um einen Ausbau einer bestehenden Strecke handle, bei dem die nach dem UVP-G vorgesehenen Grenzwerte nicht überschritten würden. Im Übrigen handle es sich bei dem vorliegenden Vorhaben um einen selbstständig verkehrswirksamen Abschnitt, der auch unabhängig von den anschließenden Abschnitten der Koralmbahn, für die gesonderte Trassenverordnungsverfahren mit UVP-Verfahren durchzuführen sein werden, baulich realisiert werde. Diesbezüglich sei auch festzuhalten, dass für die nächstfolgenden östlichen Abschnitte noch UVP-Verfahren durchzuführen sein werden. Ein Bürgerbeteiligungsverfahren sei gemäß dem im vorliegenden Fall anzuwendenden UVP-G dann erforderlich, wenn entweder eine Trassenverordnung gemäß § 3 HIG für eine Länge von unter 10 km erlassen werde, oder wenn ohne Erlassung einer Trassenverordnung ein Bau einer Eisenbahntrasse mit einer Länge von mehr als 2 km oder die Änderung einer Eisenbahntrasse von mehr als 2 km unter gleichzeitiger Abweichung von der Trasse von mehr als 100 m erfolge. Da es sich bei dem gegenständlichen Projekt um die Änderung einer Eisenbahntrasse ohne Abweichung von der bestehenden Trasse handle, seien die Grenzwerte nicht überschritten, sodass ein Bürgerbeteiligungsverfahren gesetzlich nicht vorgesehen sei.

Für die vorliegende, von der Beschwerdeführerin als Partei im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zulässigerweise (vgl. das hg. Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl. 99/03/0424) aufgeworfene Frage ist (auf Grund des Zeitpunktes der Erlassung des angefochtenen Bescheides) das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G), BGBl. Nr. 697/1993 i. d.F. vor der Novelle BGBl. I Nr. 89/2000, anzuwenden.

Es sind die folgenden Bestimmungen des UVP-G von Bedeutung:

"§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) ...

(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.

(2) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind alle nach den Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsverfahren von der Behörde (§ 39 Abs. 1) in einem konzentrierten Verfahren durchzuführen (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

(3) Für die im Anhang 1 angeführten Vorhaben und die dort festgelegten Änderungen dieser Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

2. (4)

..."

"UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

FÜR BUNDESSTRASSEN UND

HOCHLEISTUNGSSTRECKEN

§ 24 (1) Vor der Erlassung einer Verordnung

1.

...

2.

gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, ist für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen.

(3) Ist für den Bau von Hochleistungsstrecken nach dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, die Erlassung einer Trassenverordnung gemäß § 3 des Hochleistungsstreckengesetzes nicht vorgesehen, aber bedingt dieses Vorhaben, wenn auch nur für eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Bundesminister/von der Bundesministerin für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchzuführen. Für diese Vorhaben gelten die Bestimmungen des Abs. 2 Z. 2 bis 4. Als Begleitmaßnahmen gelten alle Vorhaben, die mit dem Bau der Hochleistungsstrecke in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehen. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren für den Bau der Hochleistungsstrecke ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung durchzuführen."

"Gegenstand der Bürgerbeteiligung

§ 30. (1) Die im Anhang 2 angeführten Vorhaben sind, sofern für sie nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, einer Bürgerbeteiligung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu unterziehen."

Anhang 1 Z. 12 lautet:

"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 Z. 3 lit. a lauten:

"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) ... "

Gemäß § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 in der Fassung BGBl. I Nr. 81/1999 (HIG), kann die

Bundesregierung durch Verordnung 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.

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr (nunmehr Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie), 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, 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. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges zu verstehen, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist. 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 (nunmehr Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie) zu bestimmen.

Gemäß der Verordnung der Bundesregierung (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 83/1994, wurde gemäß § 1 Abs. 1 HIG u.a. folgende Eisenbahn (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu einer Hochleistungsstrecke erklärt:

"2. St. Michael - Klagenfurt - Villach".

Das verfahrensgegenständliche Eisenbahnvorhaben betrifft den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Althofen/Drau - Klagenfurt. Die neue Bahntrasse liegt unbestritten innerhalb von 100 m von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse.

Gemäß § 24 Abs. 1 Z. 2 UVP-G ist vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 HIG für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen. Ausbaumaßnahmen sind gemäß dem angeführten § 3 Abs. 1 HIG auch Trassenänderungen geringen Umfanges, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist. Die vorgesehene Trassenänderung ist - worauf die belangte Behörde in der Stellungnahme hinweist und was auch die der schriftlichen Darstellung des Ausbaues zu entnehmen ist, in dem immer wieder der Abstand zur bestehenden Eisenbahntrasse angegeben ist (nämlich zwischen 3 m und 21m) - in einer Entfernung unter 100 m von der Mitte des bestehenden Gleises geplant. Das verfahrensgegenständliche Projekt stellt somit eine Ausbaumaßnahme eines Teiles einer zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn im Sinne des § 3 Abs. 1 HIG dar. Daraus ergibt sich gemäß § 24 Abs. 1 Z. 2 UVP-G, dass für dieses Projekt keine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Abschnitt 2 UVP-G durchzuführen ist. Die Grenzwerte für Änderungen von Eisenbahntrassen im Anhang des UVP-G Anhang 2 Z. 3.a werden durch den vorliegenden Ausbau auch nicht überschritten. Auch ein Bürgerbeteiligungsverfahren gemäß § 30 UVP-G war somit nicht durchzuführen.

Dieses an Hand der innerstaatlichen Rechtsvorschriften gewonnene Ergebnis erweist sich allerdings nur dann als rechtmäßig, wenn es im Einklang mit der im vorliegenden Fall anzuwendenden Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG; im Folgenden: UVP-Richtlinie) steht. Gemäß Art. 3 Abs. 1 der Änderungsrichtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 findet die Richtlinie 85/337/EWG weiterhin Anwendung, wenn ein Genehmigungsantrag vor Ablauf der im Abs. 1 genannten Frist - 14. März 1999 - bei der zuständigen Behörde eingereicht wird (dies trifft im Beschwerdefall zu).

Gemäß Art. 2 Abs. 1 der angeführten Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Diese Projekte sind in Artikel 4 definiert.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 der UVP-Richtlinie in der Stammfassung werden Projekte der in Anhang I aufgeführten Klassen vorbehaltlich des Art. 2 Abs. 3 einer Prüfung gemäß den Art. 5 bis 10 unterzogen. In Anhang I Z. 7 der UVP-Richtlinie ist der "Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken" genannt.

Art. 4 Abs. 2 UVP-Richtlinie sieht weiters vor, dass Projekte der in Anhang II aufgezählten Klassen einer Prüfung unterzogen werden, wenn ihre Merkmale nach Auffassung der Mitgliedstaaten dies erfordern, und dass die Mitgliedstaaten zu diesem Zweck insbesondere bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, bestimmen oder Kriterien und/oder Schwellenwerte aufstellen können, anhand deren bestimmt werden kann, welche Projekte einer Prüfung unterzogen werden sollen.

In Anhang II Z. 12 der angeführten Richtlinie in der Stammfassung ist der Tatbestand "Änderungen von Projekten des Anhanges I", also u.a. die Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken, enthalten.

Art. 4 Abs. 2 UVP-Richtlinie räumt den Mitgliedstaaten in Bezug auf die in Anhang II angeführten Projekte ein bestimmtes Ermessen ein (vgl. das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften - EuGH - vom 24. Oktober 1996 in der Rechtssache C- 72/95). Der den Mitgliedstaaten durch Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie eingeräumte Ermessensspielraum wird nach Auffassung des EuGH jedoch durch die in Artikel 2 Absatz 1 festgelegte Pflicht begrenzt, die Projekte, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Untersuchung ihrer Auswirkungen zu unterziehen.

Die belangte Behörde hat sich mit der Frage, ob es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Eisenbahnvorhaben um den "Bau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke" im Sinne des Anhanges I Z. 7 UVP-Richtlinie (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl. 99/03/0424) handelt, nicht auseinander gesetzt. Der Umstand, dass eine bestehende Eisenbahnstrecke ausgebaut wird, schliesse den Tatbestand des Anhanges I Z. 7 UVP-Richtlinie im Hinblick auf den in Anhang II Z. 12 UVP-Richtlinie genannten Änderungstatbestand aber nur dann aus, wenn diese Strecke bereits eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke war. Auch zu Letzterem finden sich im angefochtenen Bescheid keine Feststellungen und Überlegungen. Da sich die belangte Behörde mit für das Verfahren maßgeblichen Rechtsfragen gar nicht befasst hat, war der angefochtene Bescheid daher gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides bloß in Ansehung des Grundstückes Nr. 1598 KG G - wie dies von der Mitbeteiligten ins Treffen geführt wird - kam wegen der Untrennbarkeit des Abspruches über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nicht in Betracht (vgl. auch dazu das bereits angeführte hg. Erkenntnis vom 6. September 2001).

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der VerordnungBGBl. II Nr. 501/2001.

Wien, am 25. Juni 2002

Gerichtsentscheidung

EuGH 61995J0072 Aannemersbedrijf Kraaijeveld / Gedeputeerde VORAB

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2002:2000030136.X00

Im RIS seit

26.08.2002

Zuletzt aktualisiert am

11.11.2011

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at