

TE Vwgh Erkenntnis 2002/3/20 2000/03/0004

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 20.03.2002

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E15101000;
E6j;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
83 Naturschutz Umweltschutz;
93 Eisenbahn;

Norm

31985L0337 UVP-RL Art2 Abs1;
31985L0337 UVP-RL Art4 Abs2;
61996CJ0392 Kommission / Irland;
AVG §8;
EisenbahnG 1957 §19 Abs1;
EisenbahnG 1957 §19 Abs2;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EURallg;
UVPG 1993 §17 Abs4;
UVPG 1993 §19 Abs1;
UVPG 1993 §2 Abs2;
UVPG 1993 §24 Abs1 Z2;
UVPG 1993 §3 Abs1;
UVPG 1993 §30 Abs1;
UVPG 1993 Anh2 Z3 lita;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):2000/03/0005

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 Beschwerden

1. des RR in K, vertreten durch Dr. Richard Köhler und Dr. Anton Draskovits, Rechtsanwälte in 1060 Wien, Amerlingstraße 19, und

2. der ER in K, vertreten durch Dr. Walter Engler, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Wollzeile 18/14, gegen den Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 17. September 1999, Zl. 299.759/73-II/C/12/99, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 35, 36 EisbG (mitbeteiligte Partei: Österreichische Bundesbahnen in 1010 Wien, Elisabethstraße 18), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Der Erstbeschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 332,--, die Zweitbeschwerdeführerin hat dem Bund EUR 181,-- und beide Beschwerdeführer haben der mitbeteiligten Partei Aufwendungen von je EUR 26,16 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der mitbeteiligten Partei nach Maßgabe des Ergebnisses der am 28. April 1999 durchgeführten Ortsverhandlung sowie des Bürgerbeteiligungsverfahrens gemäß UVP-G "für den Ausbau der Flughafenschnellbahn S 7 im Abschnitt Simmering 2" gemäß den §§ 35 und 36 Eisenbahngesetz, BGBl. Nr. 60/1957 i.d.g.F. (EisbG), unter Zugrundelegung der vorgelegten bzw. in der Ortsverhandlung am 28. April 1999 in Wien-Simmering ausgetauschten bzw. ergänzten Entwurfsunterlagen unter Vorschreibung näher angeführter Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt (Spruchpunkt 1.I.). In Spruchpunkt 1.IX.2. wurde gemäß § 8 AVG i.V.m. § 34 Abs. 4 EisbG festgestellt, dass den Beschwerdeführern (die Zweitbeschwerdeführerin ist Eigentümerin eines ca. 500 m von der verfahrensgegenständlichen Trasse gelegenen Grundstückes, die Erstbeschwerdeführerin lebt mit der Zweitbeschwerdeführerin in dem auf diesem Grundstück bestehenden Gebäude) im vorliegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren keine Parteistellung zukomme. Das "Vorbringen bzw. die gestellten Anträge müssen daher als unzulässig abgewiesen werden".

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

"a) zweigleisiger Ausbau der Flughafenschnellbahn im

Abschnitt Simmering 2 auf einer weitgehend neuen Trasse von Projekts-km 7,382 bis Projekts-km 11,265 (einschließlich Friedhofsschleife und Bahnsteig Hst. Simmering Süd);

b) Umbau der Gleisanlagen des Bahnhofes Klein Schwechat einschließlich der Errichtung eines neuen Freiladegleises Gleis

18a) auf der Südseite des Bf. Klein Schwechat sowie der Errichtung der Abstellgleise 3, 3a und 5a zwischen der neuen Strecke der S 7 und den Betriebsansiedlungen südlich der Ailecgasse;

c) Umbau der Donauländebahn (Verschwenkung des Gleises nach Süden);

d)

Umbau Nordschleife (Anpassung der Gleisanlage);

e)

Umbau Westschleife (Anpassung der Gleisanlage);

f)

Umbau Schwechat Schleife (Anpassung der Gleisanlage);

g)

Errichtung von Verdunstungsbecken im Zusammenhang mit den Entwässerungsmaßnahmen."

Im angefochtenen Bescheid wird zu dem verfahrensgegenständlichen Projekt ausgeführt, dass der Ausbau (der Flughafenschnellbahn S 7) im Abschnitt Simmering 2 nach dem Bahnhof Zentralfriedhof beginne, auf einer neuen

Trasse - unmittelbar neben dem Zentralverschiebebahnhof Wien und neben der Donauländebahn - zum Bahnhof Klein Schwechat führe, diesen unterquere, die neue Haltestelle Simmering Süd erreiche und beim Abschnitt Schwechat ende, der sich derzeit in Bau befindet. Damit werde einerseits eine Bündelung des Verkehrsträgers Schiene erreicht und andererseits die Splitvariante der S 7 (Führung der S 7 auch zum künftigen Bahnhof Wien) ermöglicht. Die alte Trasse einschließlich der Haltestelle Zentralfriedhof-Kledering solle aufgelassen werden. Das Bauvorhaben befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinden Wien (10. und 11. Bezirk) und Schwechat.

Zu der Frage der Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das vorliegende Eisenbahntrassenstück hat die belangte Behörde Folgendes ins Treffen geführt:

Gegenstand des UVP-Verfahrens oder des Bürgerbeteiligungsverfahrens sei das eingereichte Projekt (also in Art und Umfang vom Projektwerber festgelegt). Es sei von der Behörde aber zu prüfen, ob nicht durch eine entsprechende Antragstellung (Teilung - räumlich und/oder zeitlich - eines Projektes) eine Umgehung des UVP-G hinsichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder eines Bürgerbeteiligungsverfahrens bewirkt werden könnte. Diese Problematik trete auch bei linienmäßigen Projekten, wie der Ausbau oder die Änderung von Eisenbahnstrecken. Und weiters führt die belangte Behörde dazu aus:

"Der Neubau und der Ausbau (Änderung) von Strecken erfordert in der Regel aus vielen Gründen eine Trennung in entsprechende Bauabschnitte: So ist die Baulosgröße etwa abhängig vom Stand der generellen Planung, von geographischen Gegebenheiten, der technischen Durchführbarkeit, von wirtschaftlichen, finanziellen und zeitlichen Aspekten etc. etc.).

Eine Teilung (Stückelung) in Bauabschnitte müsste aber so gewählt werden, dass eine Umgehung des UVP-G auszuschließen sei.

Bei der Einreichung von Teilabschnitten eines größeren Projektes ist (auch) auf die Verkehrswirksamkeit abzustellen. Diese Meinung wurde mit dem BMUJF abgestimmt. Die Einreichung sollte daher so erfolgen, dass ein Bauabschnitt für sich allein bereits verkehrswirksam werden kann.

Die Auswirkungen eines Vorhabens können jedoch auch über das eingereichte Projekt hinaus beurteilt werden. Dazu ist etwa auf den Kommentar von Raschauer zum UVP-G zu verweisen (S. 20 Randziffer 6 zu § 2, zum weiten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G): Raschauer weist auf den Unterschied zwischen "Antragsgegenstand" und Beurteilungsgegenstand" hin: Bei einer Genehmigung für den Antragsgegenstand kann die Beurteilung aber auch über den Antragsgegenstand hinausgehen und etwa Auswirkungen bzw. Wechselwirkungen des Vorhabens auf andere (parallele) Vorhaben prüfen.

Die Forderung nach einer UVP für den Ausbau der Flughafenschnellbahn S 7 ist nicht gerechtfertigt:

Der Ausbau der Flughafenschnellbahn S 7 umfasst mehrere Bauabschnitte:

-

Abschnitt Landstraße

-

Abschnitt Simmering 1

-

Abschnitt Simmering 2 (eingereicht zur Bürgerbeteiligung im eisenbahnrechtlichen Verfahren)

-

Abschnitt Schwechat (genehmigt und im Bau)

-

Zulegung des 2. Gleises vom Bf. Groß Schwechat bis zum Flughafen (genehmigt und im Bau)

-

Von der ÖBB wurde ausführlich dargelegt, warum der Abschnitt Simmering 2 nicht gemeinsam mit den Abschnitten Simmering 1 und Landstraße bei der Behörde eingereicht werden konnte:

-

die einzelnen Projektabschnitte wiesen einen verschiedenen Planungs- und Ausarbeitungsstand auf

-

der Realisierungszeitraum konnte seinerzeit nicht abgeschätzt werden

-

für einzelne Problembereiche (z.B. Überbauung der Hst. Rennweg, Tieflage des Aspangbfs., Schallschutz Abschnitt Simmering 1, B 225, Straßennetz der Stadt Wien) waren noch Abstimmungsgespräche mit der Stadt Wien erforderlich

-

die unmittelbare Realisierung (beginnend mit der Einreichung beim BM f. Wiss. u. Verkehr) des Abschnittes Simmering 2 ist unbedingt erforderlich:

-

die S 7 hat für Wien und auch für die ÖBB im Hinblick auf die verkehrspolitische Bedeutung einen hohen Stellenwert und eine hohe Priorität (Einführung eines 1/4-Studentaktes zum Flughafen Wien, Splitvariante zum Bf. Wien)

-

die Fertigstellung des Abschnittes Simmering 2 ist auch Voraussetzung für eine entsprechende Verbesserung des Verkehrs im Hinblick auf den im Jahre 2000 fertig gestellten Nachbarabschnitt Klein Schwechat - Flughafen - Wien

-

in betrieblicher Hinsicht stellt das Teilprojekt Simmering 2 einen selbstständigen Abschnitt dar

-

die Verkehrswirksamkeit des ggstl. Abschnittes ergibt sich aus der künftigen 2-gleisigen Trasse an Stelle der derzeitigen 1-gleisigen Streckenführung, die erst eine Steigerung der Streckenkapazität - wie oben ausgeführt - ermöglicht und die Voraussetzung für die Einführung eines 1/4-Studentaktes ist

-

Die umfangreichen Baumaßnahmen machen eine Dauersperrung der

S 7, und somit auch einen Schienenersatzverkehr bis zum Bf. Zentralfriedhof (= Projektanfang), für einen Zeitraum von ca. 20 Monaten erforderlich. Für die Inangriffnahme der Folgeabschnitte Simmering 1 und Landstraße ist jedenfalls die Fertigstellung des Abschnittes Simmering 2 erforderlich.

Eine gleichzeitige Einreichung aller 3 Abschnitte im Bereich Wien zum Zeitpunkt der Einreichung des Abschnittes Simmering 2 wäre auf Grund des Planungsstandes und der bis dato geführten Gespräche mit der Stadt Wien nicht möglich gewesen, so dass es jedenfalls zu einer Verzögerung bei der Abwicklung der Verfahren und der Realisierung gekommen wäre. Die dadurch bedingte Schaffung nicht optimaler Verkehrslösungen hätte weiters einen verlorenen Bauaufwand in der Größenordnung von ca. 8 bis 11 Mio. S zur Folge haben können.

Für das Projekt Abschnitt Simmering 2 ergibt sich somit:

Gegenstand des Verfahrens ist der am 14. Dezember 1998 bei der Behörde eingereichte Abschnitt Simmering 2.

Die neue Trasse weist im Abschnitt Simmering 2 einen Abstand von mehr als 100 m von der Bestandstrasse auf und hat eine Länge von mehr als 2 km.

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 äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist, ein Bürgerbeteiligungsverfahren im eisenbahnrechtlichen Verfahren durchzuführen.

(Dazu ist auch auf den Kommentar von Raschauer zum UVP-G zu verweisen, S. 201, zu Z. 12, wonach es genügt, dass das Vorhaben an einer Stelle das 100 m-Limit überschreitet).

Ein UVP-Verfahren ist nicht durchzuführen:

Gemäß Anhang 1, Z. 12 UVP-G ist für die Änderung der 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, ein UVP-Verfahren durchzuführen.

Aus den oben angeführten Bestimmungen des Anhangs 1 und Anhangs 2 des UVP-G geht eindeutig hervor, dass Trassenänderungen mit einer Entfernung zwischen alter und neuer Trasse von mehr als 100 Metern unter 2 km keinem Verfahren nach dem UVP-G unterzogen werden müssen, Trassenänderungen zwischen 2 und 10 km einer Bürgerbeteiligung und Trassenänderungen über 10 km einer UVP. (So auch Zeleny, Eisenbahnplanungs- und Baurecht, S. 147 f)."

Zur in Frage gestellten Verkehrswirksamkeit des gegenständlichen Abschnittes wird auf das Gutachten des betrieblichen Amtssachverständigen, Punkt 3.2. verwiesen, so es wörtlich heißt:

'Nach Fertigstellung dieses Projektes ist die Zweigleisigkeit zwischen den Bahnhöfen Zentralfriedhof und Klein Schwechat verkehrswirksam. Wenn auch das derzeit in Bau befindliche, am Projektende anschließende Projekt 'S 7 NÖ/Schwechat' fertig gestellt ist, steht zwischen den Bahnhöfen Zentralfriedhof und Flughafen Wien Schwechat eine durchgehend zweigleisige Strecke mit ca. 12 km Länge zur Verfügung.'

"Die von den ÖBB dargelegten Gründe für die getroffene Einteilung in verschiedene Bauabschnitte sind plausibel und nachvollziehbar, das vom Gesetz geforderte Bürgerbeteiligungs-Verfahren wurde beantragt."

Zu Spruchpunkt 1.IX.2. wurde im angefochtenen Bescheid im Wesentlichen ausgeführt, dass sich die Liegenschaft in 2320 Kledering, die im Eigentum der Zweitbeschwerdeführerin stehe, nicht in unmittelbarer Nähe von Gleisanlagen befände. In weiterer Entfernung lägen bestehende Eisenbahnstrecken der mitbeteiligten Partei (u.a. nördlich in 500 m Entfernung die Donauländebahn (ÖBB-Strecke Oberlaa - Klein-Schwechat)). Die verfahrensgegenständliche Trasse der Flughafenschnellbahn S 7 verlaufe zum Teil nördlich und unmittelbar neben der Donauländebahn. Aus der Richtung des Grundstückes der Zweitbeschwerdeführerin liege die verfahrensgegenständliche Trasse hinter der Donauländebahn. Eine Betroffenheit dieses Grundstückes gemäß § 34 Abs. 4 EISbG sei auf Grund seiner Lage abseits der Eisenbahnanlagen nicht gegeben. Wenn der Erstbeschwerdeführer sich auf den Gefährdungsbereich berufe, in dem das Grundstück liege, was im Wesentlichen zutreffend sei, werde darauf hingewiesen, dass es nicht Zweck des Gefährdungsbereiches sei, die Parteistellung von Anrainern zu begründen, sondern die Eisenbahn vor Gefährdungen durch Dritte zu schützen. Der Lage dieses Grundstückes im Gefährdungsbereich komme jedoch keine Bedeutung zu, da diese Liegenschaft auf Grund der Projektunterlagen keinen Veränderungen oder Beschränkungen im Sinne des § 34 Abs. 4 EISbG unterworfen werden müsse.

In den dagegen erhobenen Beschwerden wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Die belangte Behörde hat im Beschwerdeverfahren Zl.2000/03/0004 die Verwaltungsakten vorgelegt und - wie die mitbeteiligte Partei - in beiden Beschwerdeverfahren eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die - wegen ihres sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden - erwogen:

1. Zur Beurteilung der Parteistellung der Beschwerdeführer gemäß den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen:

Gemäß § 34 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60 (im Folgenden: EISbG), sind Parteien im Sinne des § 8 AVG insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Gemäß § 39 Abs. 1 EISbG ist in der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die

regelmäßige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, gefährdet wird.

Die Zweitbeschwerdeführerin ist unbestritten Eigentümerin des Grundstückes in 2320 Kledering. Dieses Grundstück liegt - wie dies die belangte Behörde dargelegt hat und von den Beschwerdeführer nicht bestritten wird - u.a. in ca. 500 m Entfernung von der Donauländebahn. Aus der Richtung des Grundstückes der Zweitbeschwerdeführerin liegt die verfahrensgegenständliche Trasse hinter der Donauländebahn. Die Zweitbeschwerdeführerin behauptet nicht, dass ihr Grundstück im Bauverbotsbereich gemäß § 38 Abs. 1 EISbG oder im Feuerbereich gemäß § 40 liege oder wegen seiner Lage im Gefährdungsbereich gemäß § 39 leg. cit. Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müsste (vgl. zu Letzterem das hg. Erkenntnis vom 20. September 1995, Zl. 95/03/0069). Der Erstbeschwerdeführer behauptet weder Miteigentümer an dem angeführten Grundstück der Zweitbeschwerdeführerin zu sein noch führt er in der Beschwerde ein anderes Grundstück ins Treffen, dessen Eigentümer er sei. Es ist somit nicht strittig, dass die Beschwerdeführer nicht Eigentümer einer "betroffenen Liegenschaften" im Sinne des § 34 Abs. 4 EISbG sind.

Aus dem Umstand aber, dass es sich in § 34 Abs. 4 EISbG um eine demonstrative Aufzählung handelt, kann in Verbindung mit § 19 EISbG - entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer - für die Frage der Parteistellung der Beschwerdeführer im vorliegenden eisenbahnrechtlichen Verfahren nichts gewonnen werden (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 8. November 1995, Zl. 95/03/0017, auf das gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird). Die ins Treffen geführte andere Auffassung von Zeleny (Eisenbahnplanungs- und -baurecht, 1994, S. 196 ff) wird im Hinblick auf die in dem angeführten hg. Erkenntnis genannten Gründe vom Verwaltungsgerichtshof nicht geteilt. Nach dieser Auffassung räumt § 19 Abs. 2 EISbG aber dem Einzelnen keine Berechtigung ein (dies muss auch für § 19 Abs. 1 EISbG gelten, der vom Beschwerdeführer in dem zitierten Fall Zl. 95/03/0017, gleichfalls ins Treffen geführt wurde).

Beiden Beschwerdeführern kam somit gemäß den eisenbahnrechtlichen Vorschriften keine Parteistellung zu.

Wenn die Beschwerdeführer im Hinblick auf die Regelung des § 34 Abs. 4 EISbG verfassungsrechtliche Bedenken deshalb erheben, weil die Nachbarrechte in anderen Rechtsbereichen (wie gewerbliches Betriebsanlagenrecht, Luftfahrtrecht und Umweltschutzrecht) anders geregelt sind, genügt es, die Beschwerdeführer darauf zu verweisen, dass nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes aus der Regelung der Parteistellung in anderen Rechtsmaterien kein Argument für die Sachlichkeit einer Parteistellungsregelung gewonnen werden kann (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 24. Juni 1999, Slg. Nr. 15545). So hat der Verfassungsgerichtshof in diesem Erkenntnis ausgesprochen, dass es dem Gesetzgeber innerhalb seines rechtspolitischen Gestaltungsspielraumes durchaus offen steht, sich in verschiedenen Sachgebieten für eigenständige Ordnungssysteme zu entscheiden, die den jeweiligen Erfordernissen und Besonderheiten des jeweiligen Regelungsbereiches adäquat Rechnung tragen, sofern nur jede Bereichsregelung in sich - d.h. jeweils für sich betrachtet - gleichheitsgemäß gestaltet ist. Der Gesetzgeber ist demnach durch den Gleichheitssatz verpflichtet, an gleiche Tatbestände gleiche Rechtsfolgen zu knüpfen; wesentliche Unterschiede im Tatsachenbereich müssen daher zu entsprechenden unterschiedlichen Regelungen führen.

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes sind zwischen verschiedenen Verfahren differenzierende Regelungen grundsätzlich zulässig. Ein Vergleich hat nur dann zu erfolgen, als dem Gesetzgeber in bestimmten Fragen, aus ganz besonderen Gründen auszuschließende Abweichungen exceptionellen Gewichtes verwehrt bleiben.

Bei den Verfahren nach dem EISbG bzw. den von den Beschwerdeführer angeführten Rechtsmaterien handelt es sich um jeweils unterschiedliche 'eigenständige Ordnungssysteme' im Sinne der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes, die auch unter dem Aspekt des Gleichheitssatzes voneinander abweichen dürfen und nur 'in sich sachlich gerechtfertigte Systeme' (VfSlg. 10823/1986) darstellen. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze hat der Verwaltungsgerichtshof gegen die vorliegende Regelung der Parteistellung in § 34 Abs. 4 EISbG keine Bedenken. Dass aus ganz besonderen Gründen auszuschließende Abweichungen exceptionellen Gewichtes vorlägen, wurde von den Beschwerdeführern nicht behauptet und ist für den Verwaltungsgerichtshof auch nicht ersichtlich.

Sofern aber ein UVP-pflichtiges Vorhaben gemäß dem zweiten Abschnitt des UVP-G vorläge, könnte den Beschwerdeführern gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G Parteistellung zukommen, sofern sie durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder ihr Eigentum oder sonstige Rechte gefährdet werden könnten.

2. Zur Beurteilung des Projektes gemäß UVP-G:

Die Beschwerdeführer machen geltend, dass auf Grund der unrichtigen Annahme der Behörde, es sei für das vorliegende Projekt ein Bürgerbeteiligungsverfahren und kein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß dem UVP-G vorzunehmen, ihre Parteienrechte - abgesehen von ihrer Parteistellung gemäß EISbG - zu Unrecht verneint worden seien. Die Parteistellung hänge davon ab, welche Verfahrensvorschriften die Behörde zu beachten habe. Gemäß Anhang 1 Z. 12 UVP-G handle es sich beim Bau von Eisenbahntrassen, ausgenommen die bereits gemäß § 24 erfassten Hochleistungsstrecken, mit einer Länge von mehr als 10 km und bei der 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 sei, um eine UVPpflichtige Anlage. Der Ausbau der Flughafenschnellbahn S 7 umfasse mehrere Bauabschnitte, die als wirtschaftliche Einheit aufzufassen seien. Der Abschnitt Schwechat und die Zulegung des zweiten Gleises vom Bahnhof Groß-Schwechat zum Flughafen seien bereits genehmigt und in Bau. Die Ausführungen der mitbeteiligten Partei, warum der Abschnitt Simmering 2 nicht mit den Abschnitten Simmering 1 und Landstraße eingereicht worden sei, könnten nicht überzeugen. Zur Verkehrswirksamkeit sei festzuhalten, dass der vorliegende Bauabschnitt lediglich bis zum Bahnhof Zentralfriedhof geführt werde. Danach schließe ein eingleisiger Bahnabschnitt an, der in den Bahnhof Simmering Aspangbahn münde, in den lediglich gleichzeitig ein Personenzug auf Grund der örtlichen Gegebenheiten einfahren könne. Zwischen dem Zentralfriedhof und Schwechat bestehe somit weder ein Verkehrsbedarf noch eine Verkehrswirksamkeit, sondern liege diese zwischen Schwechat und dem Bahnhof Wien-Mitte. Dies ergebe sich aus dem eingestandenem Ziel der mitbeteiligten Partei, für die sich der Ausbau der S 7 zwischen Bahnhof Wien-Mitte und dem Flughafen Wien-Schwechat als attraktive Verbindung darstelle. Zwischen den einzelnen Bauabschnitten und den Betriebsstellen bestehe ein enger sachlicher und räumlicher Zusammenhang, der kaum zu übertreffen sei. Im Zuge der Beurteilung der Einheitlichkeit eines Projektes im Sinne des UVP-Gesetzes seien die Wechselwirkungen und die Auswirkungen auch Gegenstand des Verfahrens. Dies ergebe sich auch aus dem § 2 Abs. 2 UVP-G, der ausdrücklich auf den räumlichen Zusammenhang der Maßnahmen abstelle. Gemäß § 12 Abs. 1 UVP-G habe die Behörde die Erstellung eines umfassenden Umweltverträglichkeitsgutachtens zu veranlassen, welches die Auswirkung eines Vorhabens in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau darzulegen habe. Die Behörde habe bei ihrer Entscheidung die Gesamtschau zu berücksichtigen. Die Gesamtbewertung könne Grund zur Abweisung des Antrages sein. Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G sei somit die Gesamtschau und Gesamtbewertung einer UVP-pflichtigen Anlage. Der Umweltsenat habe bereits in seiner Entscheidung vom 7. Jänner 1999, Zl. 5/1998/5-18, den Weg zur Umgehung der UVP-Pflicht abgeschnitten.

Für die vorliegende, von den Beschwerdeführern 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. 84/2000, anzuwenden.

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

"Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Bürger/innen auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

a)

auf Menschen, Tiere und Pflanzen,

b)

auf Boden, Wasser, Luft und Klima,

c)

auf Biotop und Ökosysteme,

d)

auf die Landschaft und

e)

auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind.

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden."

"§ 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.

(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) 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;

..."

"Umweltverträglichkeitsgutachten

§ 12. (1) Die Behörde hat auf der Basis der Teilgutachten und der Umweltverträglichkeitserklärung die Erstellung eines umfassenden Umweltverträglichkeitsgutachtens durch die Sachverständigen zu veranlassen. Im Umweltverträglichkeitsgutachten sind auch abweichende Auffassungen von am Gesamtgutachten mitwirkenden Sachverständigen festzuhalten.

..."

"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.

(2) ... "

"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; ..."

Zentrale Frage ist im vorliegenden Fall, ob die belangte Behörde zu Recht davon ausgegangen ist, dass ein Vorhaben im Sinne des Anhanges 2 Z. 3 lit. a UVP-G vorliegt, für das ein Bürgerbeteiligungsverfahren gemäß den §§ 30 ff UVP-G vorzunehmen war. Für den Fall nämlich, dass das verfahrensgegenständliche Eisenbahnvorhaben unter Anhang 1 Z. 12 UVP-G fällt, wäre für die Beurteilung der Frage der Parteistellung der Beschwerdeführer als Vorfrage die Regelung des § 19 Abs. 1 UVP-G maßgeblich, wonach über die gemäß den Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, auch jene inländischen und ausländischen Nachbarn, 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.

Maßgeblich ist somit zunächst, ob es bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben zulässig war, wie dies die belangte Behörde getan hat, allein auf das eingereichte Projekt und seine Größenausmaße abzustellen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat keinen Zweifel, dass der Ausbau der Flughafen-Schnellbahn S 7 ein einheitliches Projekt darstellt. Der Verfassungsgerichtshof hat zu Hochleistungsstrecken (vgl. das hg. Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 28. Juni 2001, ZI. V 51/00, die Auffassung vertreten, dass im Lichte eines gesamthaften Vorhabensbegriffes "gestückelte" Trassenverordnungen unter dem Aspekt des § 24 Abs. 1 Z. 2 i.V.m.

§ 3 Abs. 1 UVP-G als Einheit angesehen werden müssen, die jedenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Kriterium für die nach § 17 Abs. 4 UVP-G vorzunehmende "Gesamtbewertung" ist nach Ansicht des Verfassungsgerichtshofes in dem angeführten Erkenntnis jedenfalls die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens. Umgekehrt fehlt es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung, wenn der Grund für die Stückelung einer Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist.

Auch der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) hat im Zusammenhang mit der in Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates der Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vorgesehenen Zulässigkeit der Festlegung von Schwellenwerten im nationalen Recht ausgesprochen (vgl. das Urteil vom 21. September 1999 in der Rechtssache C-392/96), dass sich ein Mitgliedstaat bei Festlegung etwa des Kriteriums der Projektgröße außerdem vergewissern müsse, dass dabei das Regelungsziel nicht durch die Aufsplitterung von Projekten umgangen würde. Blicke die kumulative Wirkung von Projekten unberücksichtigt, so hätte dies praktisch zur Folge, dass sämtliche Projekte in einer bestimmten Art der Verträglichkeitsprüfung entzogen werden könnten, obgleich sie zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie haben könnten.

Bei der Beurteilung, ob ein eingereicherter Teilabschnitt eines größeren Eisenbahnprojektes für sich als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G zu beurteilen ist, ist somit die Sachlichkeit der Abgrenzung und der Umstand maßgeblich,

ob der Grund für die Stückelung der Strecke lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist. Gegenteiliges kann auch aus der von den Beschwerdeführern zitierten Entscheidung des Umweltsenates nicht abgeleitet werden.

Die belangte Behörde hat - wie eingangs wiedergegeben - die Gründe für die Auswahl des vorliegenden Teilabschnittes eingehend dargelegt. Dem sind die Beschwerdeführer im Wesentlichen nur damit entgegengetreten, dass ihrer Auffassung nach die vorgesehenen Teilabschnitte des Projekts Flughafenschnellbahn S 7 Wien-Mitte - Flughafen Schwechat ein einheitliches Projekt im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G darstellen; ferner bestreiten sie die "Verkehrswirksamkeit" des gegenständlichen Projektes. Damit zeigen die Beschwerdeführer keine Unsachlichkeit der Abgrenzung des vorliegenden Abschnittes auf. Der Verwaltungsgerichtshof hält die von der Behörde vorgetragene Argumente für den verfahrensgegenständlichen Teilabschnitt für sachlich gerechtfertigt, insbesondere begegnet die Auffassung der belangten Behörde keinen Bedenken, dass das gegenständliche Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann und als "verkehrswirksam" gelten kann. Soweit sich die Beschwerdeführer gegen die Annahme der "Verkehrswirksamkeit" dieses Vorhabens wenden, können sie die auf ein schlüssiges Gutachten gestützten Feststellungen der belangten Behörde mit ihren nicht auf der gleichen fachlichen Ebene stehenden Ausführungen nicht entkräften.

Die belangte Behörde hat daher zutreffend angenommen, dass im vorliegenden Fall keine Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern ein Bürgerbeteiligungsverfahren gemäß § 30 Abs. 1 i.V.m. Anhang 2 Z. 3 lit. a und § 39 Abs. 4 UVP-G durchzuführen ist.

Die Beschwerden waren daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

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

Wien, am 20. März 2002

Schlagworte

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

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2002:2000030004.X00

Im RIS seit

04.06.2002

Zuletzt aktualisiert am

07.11.2011

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at