

Verwaltungsgerichtshof

ZI 2010/03/0014-9

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers MMag. Stelzl, über die Beschwerde der beschwerdeführenden Parteien 1.) Bürgerinitiative Admont - Lassein - Althofen - Lind, 2.) Bürgerinitiative Stein- Drauquerung, 3.) Bürgerinitiative DG Srejach, 4.) Bürgerinitiative Peratschitzen - St. Lorenzen, alle vertreten durch Dr. Lorenz Edgar Riegler, Rechtsanwalt in 1040 Wien, Rilkeplatz 8, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Dezember 2009, ZI BMVIT-820.284/0021-IV/SCH2/2009, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: ÖBB - Infrastruktur AG in Wien, vertreten durch Walch & Zehetbauer Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11), zu Recht erkannt:

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat den Beschwerdeführerinnen Aufwendungen in der Höhe von € 1.326,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Mit dem angefochtenen Bescheid wurden der Mitbeteiligten - zusammengefasst - die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung für den Einreichabschnitt Mittlern-Althofen/Drau von km 92,970 bis km 111,979 der Hochleistungsstrecke Koralmbahn Graz-Klagenfurt und der Bestandsstrecke Bleiburg-Innichen von km 90,670 bis km 111,200 des UVP-Abschnittes Aich-Althofen/Drau unter näher genannten Bedingungen

(22. Oktober 2012)

(Spruchpunkt A.I. bis A.III.) und die forstrechtliche Rodungsbewilligung für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten - näher umschriebenen - Rodungen (Spruchpunkt B.I. bis B.II.) unter Auflagen (B.IV.) erteilt.

Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, entgegenstehenden Anträge und sonstige Vorbringen wies die belangte Behörde, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handle oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen werde, als unbegründet ab. Zivilrechtliche Ansprüche wies sie zurück und verwies sie auf den Zivilrechtsweg; nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen wies sie ebenfalls zurück (Spruchpunkt A.IV.1. bis A.IV.3.).

Die belangte Behörde stellte überdies fest, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der aus der Verletzung der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse, sowie, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse (Spruchpunkt A.V.).

Das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens auf den zu rodenden Waldflächen überwiege auch das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes (Spruchpunkt B.III.).

Schließlich erteilte die belangte Behörde der Mitbeteiligten auch die Bewilligung zur dauernden Einstellung des Betriebs der Bestandsstrecke Bleiburg-Innichen im anfangs genannten Streckenbereich (Spruchpunkt A.VI).

Begründend führte die belangte Behörde (nach Darstellung des Verfahrensganges und der rechtlichen Grundlagen) aus, die Koralmbahn sei als

Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt Teil des Europäischen "Pontebbana-Korridors" über Brünn - Wien - Graz - Klagenfurt - Tarvis und Venedig. Damit und auf Grund ihrer Verankerung in den Leitlinien zu den transeuropäischen Eisenbahnnetzen sei sie nicht nur von nationaler Bedeutung, sondern ein wichtiger Teil der internationalen Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die insgesamt ca 130 km lange Koralmbahn, mit dem ca 33 km langen Koralmtunnel als Herzstück, sei in vier getrennten Verfahren bzw Teilabschnitten abgehandelt worden. Die eisenbahnrechtliche Einreichung erfolge in mehreren Abschnitten. Beim gegenständlichen Einreichabschnitt "Mittlern-Althofen/Drau" handle es sich um ein durchgehendes Neubauprojekt mit einer Länge von ca 19 km, das im Osten an den Abschnitt "Aich-Mittlern" der Koralmbahn anschließe und in den bestehenden, bereits eingleisig in Betrieb befindlichen Abschnitt "Althofen/Drau-Klagenfurt" einmünde. Die Eisenbahnstrecke verlaufe leicht versetzt parallel und kreuzend der bestehenden Eisenbahnstrecke Bleiburg-Innichen. Sie umfasse insbesondere die Errichtung mehrerer - im Einzelnen angeführter - Eisenbahnbrücken, Eisenbahntunnels und Haltestellen/Bahnhöfe. Das Projekt sehe insbesondere auch umfangreiche Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie eine Anpassung des Straßen- und Wegenetzes vor.

Gegenstand des Verfahrens sei die Erteilung der von der Mitbeteiligten mit Schriftsatz vom 8. April 2008 beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den umschriebenen Einreichabschnitt, einschließlich der wasserrechtlichen und forstrechtlichen Genehmigung; die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung sei nicht beantragt worden.

Zur Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projekts führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) sei für das Projekt im Zuge des seinerzeitigen Trassenverordnungsverfahrens auch eine UVP durchgeführt

worden (UVP-Abschnitt "Aich-Althofen/Drau"). Das in diesem Verfahren eingeholte Umweltverträglichkeitsgutachten vom Jänner 2004 sei zu einem positiven Begutachtungsergebnis gelangt. Unter anderem aufgrund dessen sei in der Folge mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. April 2006, BGBl II Nr 140/2006 die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts "Aich-Althofen/Drau" der Koralmbahn erfolgt. Einer Anfechtung dieser Trassenverordnung durch eine Standortgemeinde beim Verfassungsgerichtshof sei nicht stattgegeben worden.

Als Bestandteil der (nunmehr eingereichten) Projektunterlagen habe die Mitbeteiligte insbesondere einen Bericht über die "Umsetzung der Auflagen/Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren, Einreichabschnitt Mittlern-Althofen/Drau" und einen Bericht "Änderungen zur UVE/UVP" vorgelegt. In diesen Berichten werde die Umsetzung der Ergebnisse des UVP-Verfahrens beim gegenständlichen Bauvorhaben samt der zur Erfüllung der Zielsetzungen der UVP erforderlichen Änderungen des Projektes im Sinne einer vertieften Planung dargestellt. Sämtliche Projektinhalte seien Gegenstand der Begutachtung durch die Sachverständigen im Rahmen des Gutachtens gemäß § 31a EISbG sowie durch den Amtssachverständigen für Forsttechnik im Rahmen des durchgeführten Rodungsverfahrens gewesen. Von den Sachverständigen sei neben den Genehmigungskriterien unter anderem auch zu prüfen gewesen, ob die in ihren jeweiligen Fachbereich fallenden zwingenden Auflagen des UVP-Gutachtens vom Jänner 2004 im gegenständlichen Bauentwurf berücksichtigt worden seien. In ihrem Gutachten gemäß § 31a EISbG kämen die Sachverständigen einhellig zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben den Anforderungen der UVP vollinhaltlich entspreche und die Ergebnisse der UVP Berücksichtigung gefunden hätten. Gleiches gelte für das im Rahmen der Ortsverhandlung erstellte Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik. Von sämtlichen Sachverständigen sei im Zuge der Ortsverhandlung noch einmal einhellig ausdrücklich festgehalten worden, dass mit der geringfügig verschobenen Trassenachse innerhalb des Trassenkorridors

keine gegenüber den Ergebnissen des UVP-Verfahrens nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Aufgrund entsprechender Vorbringen zur "Umfahrung Peratschitzen - Variante Ost" hätten die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG im Rahmen der Verhandlung noch einmal ausdrücklich festgehalten, dass die Beibehaltung der (im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung) ursprünglich geplanten Straßenunterführung auf Grund der zwischenzeitlich durchgeführten Detailstudien und der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse eine Verschlechterung der Grundwassersituation nördlich des Bauwerkes nach sich gezogen hätte, sodass der nunmehr geplanten Brückenvariante vor der ursprünglich vorgesehenen Tunnelvariante eindeutig der Vorzug zu geben sei.

Es könne daher festgestellt werden, dass der vorliegende Bauentwurf den sich aus der UVP ergebenden Anforderungen, insbesondere des § 24h UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung, entspreche und der vorliegende Bauentwurf den Ergebnissen der UVP Rechnung trage. Darüber hinaus könne festgestellt werden, dass sämtliche im Bauentwurf erfolgten Änderungen des Projekts entweder den Ergebnissen der UVP Rechnung trügen oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Es sei daher davon auszugehen, dass alle im Bauentwurf enthaltenen Änderungen den Bestimmungen des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung zuzuordnen seien und keine Änderungen gemäß § 24g Abs 2 *leg cit* vorlägen. Das Ermittlungsverfahren habe daher kein Ergänzungserfordernis im Hinblick auf das UVP-Verfahren ergeben.

Die beschwerdeführenden Bürgerinitiativen seien zwar berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Ihre Einwendungen seien aber in der Sache nicht zielführend. Die belangte Behörde lege ihrer Entscheidung vielmehr das Gutachten gemäß § 31a EisbG vollinhaltlich zugrunde. Für dieses Gutachten gelte die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit; das Gutachten erscheine schlüssig und nachvollziehbar und es seien im Verfahren auch aufgrund der erhobenen

Einwendungen keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Die Prüfung habe ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer durch Maßnahmen im Bauentwurf sichergestellt hätten.

Im Folgenden ging die belangte Behörde auf die im gesamten Verfahren erhobenen Einwendungen geordnet nach Themen näher ein und gelangte abschließend zu der zusammenfassenden Würdigung, dass dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführten Genehmigungen erteilt werden konnten.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, ihn wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes, hilfsweise wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor, erstattete - wie auch die Mitbeteiligte - eine Gegenschrift und beantragte, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Zur anzuwendenden Rechtslage:

1.1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde (unter anderem) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31ff des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) idF BGBl I Nr 125/2006 für den näher umschriebenen Teilabschnitt der Koralmbahn erteilt.

Die maßgeblichen Bestimmungen lauten (auszugsweise):

"Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

[...]

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann."

1.2. Da es sich beim gegenständlichen Projekt - unstrittig - um eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecke handelt, gelten für den Bau und den Betrieb der Hochleistungsstrecke die Bestimmungen des EisbG (nur) soweit, als das Hochleistungsstreckengesetz (HIG) nicht abweichende Regelungen vorsieht (§ 2 HIG).

§ 3 Abs 1 HIG, BGBl Nr 135/1989 idF vor der Novelle BGBl I Nr 154/2004, sah - vor dem Bau einer Hochleistungsstrecke - die Festlegung des Trassenverlaufes durch Verordnung der belangten Behörde (Trassenverordnung) vor. Vor Erlassung der Trassenverordnung musste eine UVP durchgeführt werden. Für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt der Koralmbahn wurde eine solche Trassenverordnung nach Durchführung einer UVP (nach dem UVP-G 2000, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I 89/2000) am 4. April 2006, BGBl II Nr 140/2006, erlassen. Einer dagegen - von einer Standortgemeinde - erhobenen

Verordnungsanfechtung gab der Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 13. Dezember 2007, V 87/06, keine Folge.

Die gegenständliche Trassenverordnung gilt aufgrund der Übergangsbestimmung des § 16 Abs 4 HIG idGF (BGBl I Nr 154/2004) weiter; einer zusätzlichen, dem nunmehr In-Kraft-stehenden HIG entsprechenden, bescheidmäßigen Trassengenehmigung bedarf es nach dieser Vorschrift nicht.

1.3. Für die in Bezug auf das vorliegende Projekt vorzunehmende UVP ist nach der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 19 Z 3 lit b UVP-G 2000 idF der UVP-G-Novelle 2004, BGBl I Nr 153/2004, der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 in der Fassung vor der UVP-G-Novelle 2004 anzuwenden.

§§ 24g und 24h UVP-G 2000 in der demnach anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 153/2004 lauteten:

"Änderung des Projektes

§ 24g. (1) Bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, kann das Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder

2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

(2) Bei anderen als von Abs. 1 erfassten Änderungen des Vorhabens

1. sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern,

2. hat die Behörde den gemäß § 24a Abs. 3 und 4 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen; § 24 Abs. 6 sowie § 24a Abs. 3 und 4 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage- und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt und

3. hat die Behörde anschließend eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung zu veranlassen und das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen

Einsichtnahme aufzulegen. § 24e ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflagefrist nur zwei Wochen beträgt. Entscheidung und Nachkontrolle

§ 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 Abs. 2 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 Z 10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c 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.

(...)

(5) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 und 2 sowie § 17 Abs. 4 und 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen

Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. (...)"

Den Beschwerdeführerinnen (sie sind unstrittig Bürgerinitiativen iSd § 19 Abs 1 Z 6 UVP-G 2000) räumt § 19 Abs 4 UVP-G 2000 auch in der im vorliegenden Fall maßgeblichen Fassung das Recht ein, als Parteien die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften - wegen Einwirkungen des UVP-pflichtigen Vorhabens auf die hinter der Bürgerinitiative stehenden natürlichen Personen - als subjektive Rechte im Verfahren geltend zu machen (vgl dazu etwa das hg Erkenntnis vom 24. Juni 2009, Zl 2007/05/0115, mwN).

2. Zum behaupteten Erfordernis einer neuerlichen Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Unionsrecht:

2.1. Die Beschwerdeführerinnen machen zunächst geltend, im vorliegenden Fall sei "nicht die richtige Verfahrensart" eingehalten worden. Um den Anforderungen des Gemeinschaftsrechtes zur UVP gerecht zu werden, hätte das materielle Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 (gemeint offenbar: idF nach der UVP-G-Novelle 2004) abgeführt werden müssen. Die Erlassung einer Trassenverordnung sei keine Genehmigung iSd UVP-Richtlinie und es seien die Vorschriften der UVP-Richtlinie unmittelbar anwendbar. Dazu komme, dass die Übergangsbestimmung des § 46 Abs 19 Z 3 lit b UVP-G 2000, die hier eine Ausnahme von der Durchführung einer UVP vorsehe, dem Gemeinschaftsrecht widerspreche. Es werde angeregt, diese Frage im Wege eines Vorabentscheidungsverfahrens vor dem "Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften" zu klären. Die Rechtswidrigkeit der Unterlassung der Durchführung eines UVP-Verfahrens ergebe sich auch klar aus den Feststellungen des angefochtenen Bescheides. Einerseits werde darauf verwiesen, dass im Trassenverordnungsverfahren ohnedies eine UVP durchgeführt worden sei. Die Beschwerdeführerinnen seien in diesem Verfahren nicht ausreichend beteiligt gewesen. Dazu komme, dass die zwingenden Auflagen der Umweltverträglichkeitserklärung im Trassenverordnungsverfahren nunmehr nicht

mehr eingehalten worden seien und das Projekt außerdem mehrfach geändert worden sei. Es liege daher ein anderes Vorhaben zur Beurteilung vor, dessen Auswirkungen auf die Umwelt in einer anderen Weise zu beurteilen gewesen wären, was aber eine vollständige (neue) UVP im Genehmigungsverfahren (unter Beteiligung der Beschwerdeführerinnen) erforderlich gemacht hätte. Dies habe die belangte Behörde unterlassen, sodass der angefochtene Bescheid schon aus diesem Grund mit Rechtswidrigkeit belastet sei (Seiten 7 bis 9 der Beschwerde).

2.2. Diesem Vorbringen ist zu erwidern, dass sich der Verwaltungsgerichtshof mit der Unionsrechtskonformität einer UVP vor Erlassung einer Trassenverordnung durch den zuständigen Bundesminister schon mehrfach beschäftigt hat ("de-facto-UVP") und Anregungen zur Einholung einer Vorabentscheidung durch den Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) nicht näher getreten ist (vgl zur UVP-Richtlinie 85/337/EWG in ihrer ursprünglichen Fassung etwa die hg Erkenntnisse vom 30. Juni 2006, ZI 2002/03/0213, vom 2. Mai 2007, ZI 2004/03/0203, und vom 23. Mai 2007, ZI 2005/03/0094; zur UVP-Richtlinie in der durch die Richtlinie des Rates 97/11/EG geänderten Fassung etwa das hg Erkenntnis vom 21. Oktober 2003, ZI 2003/06/0078,).

Den unionsrechtlichen Bedenken hielt der Verwaltungsgerichtshof (im letztgenannten Erkenntnis) unter Bezugnahme auf einschlägige Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes entgegen, dass die Trassenverordnung zwar nicht als (erforderliche umweltrechtliche) "Genehmigung" iSd UVP-Richtlinie angesehen werden kann, weil damit das Projekt nicht im Einzelnen genehmigt wird, und die Verordnung auch nicht die Maßnahmen und Anordnungen enthält, die nach der UVP geboten sind. Gleichwohl ist die Trassenverordnung aber nur dann rechtmäßig, wenn das Projekt die im UVP-G 2000 näher umschriebenen Emissions-, Immissions- oder Abfallbelastungen nicht überschreitet oder wenn gemäß den einschlägigen Vorschriften des UVP-G 2000 die Gesamtbewertung des Vorhabens ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen keine schwer wiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind. Die der Trassenverordnung vorangehende

UVP erübrigt auch nicht die Erwirkung spezialgesetzlich vorgesehener Genehmigungen. § 24h Abs 5 UVP-G 2000 ordnet diesbezüglich ausdrücklich an, dass auch die für nachfolgende Genehmigungsverfahren zuständigen Behörden bei bzw in ihrer Entscheidung die Ergebnisse der UVP zu berücksichtigen und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen und Nebenbestimmungen zur Verhinderung schwer wiegender Umweltbelastungen vorzuschreiben haben.

2.3. Das bedeutet für den vorliegenden Fall, dass schon bei der Erlassung der Trassenverordnung für den gegenständlichen Abschnitt der Koralmbahn die UVP zu beachten war. Ob das vorliegende Projekt sämtliche zur Einhaltung der Umweltverträglichkeit für erforderlich erachtete Maßnahmen enthält, war hingegen von der belangten Behörde im vorliegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen (vgl dazu etwa das bereits zitierte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Dezember 2007, V 87/06).

2.4. Soweit die Beschwerde geltend macht, das vorliegende Projekt sei mehrfach geändert worden und es hätte daher eine neue UVP stattfinden müssen, ist festzuhalten, dass der im gegenständlichen Verfahren anzuwendende § 24g UVP-G 2000 bei Änderungen des Projektes die bisherige UVP ohnedies nur dann als ausreichend ansieht, soweit durch die Änderungen Ergebnissen der UVP Rechnung getragen wird oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können; anderenfalls wäre das UVP-Verfahren entsprechend dem Abs 2 leg cit zu ergänzen bzw zu wiederholen.

2.5. Ausgehend davon teilt der Verwaltungsgerichtshof die Bedenken der Beschwerdeführerinnen gegen die (nationale) Rechtslage, insbesondere gegen § 46 Abs 19 Z 3 lit b UVP-G 2000 nicht, und sieht sich daher zur angeregten Anfrage an den EuGH nicht veranlasst.

3. Zur Frage der Trassenauswahl

3.1. Die Beschwerdeführerinnen wenden sich gegen die Trassenauswahl (Seiten 9 bis 15 der Beschwerde) und führen aus, die belangte Behörde wäre

verpflichtet gewesen, die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassen vor allem im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Dies habe sie zu Unrecht unterlassen.

3.2. Dazu reicht es, auf die dem gegenständlichen Projekt zugrundeliegende Trassenverordnung und ihre - über Beschwerde einer Standortgemeinde - erfolgte Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof im dg Verfahren V 87/06 zu verweisen. In diesem Verfahren wurde (auch) die Frage der Trassenwahl abschließend geklärt und für umweltverträglich befunden (vgl Punkt 1.3. des dg Erkenntnisses vom 13. Dezember 2007).

4. Unterbliebene Umsetzung von "zwingenden UVP-Auflagen"

4.1. Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, im Rahmen der UVP zur Erlassung der Trassenverordnung seien von den Gutachtern sogenannte "zwingende Maßnahmen" formuliert worden, die für die nachfolgenden Genehmigungsverfahren als bindende Vorgaben beachtet und umgesetzt werden müssten. Dies sei im gegenständlichen Projekt unterblieben, weshalb der angefochtene Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet sei. Im Folgenden führen die Beschwerdeführerinnen in tabellarischer Form aus, welche Auflagen ihrem Dafürhalten nach nicht erfüllt worden seien (Seiten 16 bis 25 der Beschwerde).

4.2. Dem ist zu erwidern, dass die belangte Behörde die strittige Frage der Einhaltung von Auflagen des UVP-Verfahrens im gegenständlichen Verfahren unter Beiziehung von Sachverständigen erörtert und im angefochtenen Bescheid unter Bezugnahme auf die erstatteten Sachverständigengutachten nach § 31a EISbG bejaht hat. Die Sachverständigen gelangten in ihren Gutachten zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben den Anforderungen der UVP entspricht und die Ergebnisse der UVP im Bauvorhaben Berücksichtigung gefunden haben (vgl dazu vor allem die Ausführungen der Sachverständigen aus den jeweiligen Teilbereichen im Gesamtgutachten unter den jeweiligen Teilüberschriften: "Einhaltung der Auflagen des UVP-Verfahrens"; zu Besonderheiten betreffend den Lärmschutz

vgl jedoch den folgenden Punkt 9. dieser Erwägungen; zur Umweltverträglichkeit einzelner Änderungen des Vorhabens gegenüber der seinerzeitigen UVP vgl die folgenden Punkte 6., 8. und 10. dieser Erwägungen).

4.3. Diesen Verfahrensergebnissen treten die Beschwerdeführerinnen in ihrem zuvor angeführten Beschwerdevorbringen zwar mit einer tabellarischen Gegenüberstellung von Auflagen aus dem UVP-Verfahren einerseits und den Stellungnahmen der Planer-Gruppe der Mitbeteiligten andererseits entgegen, aus der sie Widersprüche ableiten. Sie unterlassen es aber, sich mit den oben - zusammenfassend - dargestellten Ergebnissen der Begutachtung nach § 31a EisbG auseinanderzusetzen, um für ihren gegenteiligen Prozesstandpunkt etwas gewinnen zu können. Soweit sie sich in der Beschwerde erstmals auf ein Privatgutachten vom 22. Dezember 2009 beziehen, kann darauf nicht näher eingegangen werden, weil die Beschwerdeführerinnen damit gegen das im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gemäß § 41 Abs 1 VwGG geltende Neuerungsverbot verstoßen. Dieses steht neuem Vorbringen soweit entgegen, als eine Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens im Verwaltungsverfahren Gelegenheit hatte, Tatsachen und Beweismittel vorzubringen. Dass den Beschwerdeführerinnen diese Möglichkeit im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren genommen worden wäre, wird von ihnen nicht einmal behauptet.

5. Zu behaupteten mangelhaften Ermittlungen zum Tierartenschutz

5.1. Die Beschwerdeführerinnen rügen, im gesamten bisherigen Verfahren (also auch nicht im Verfahren vor Erlassung der Trassenverordnung) seien europarechtliche Kriterien und Bestimmungen des Artenschutzes nicht beachtet worden (Seiten 26f der Beschwerde).

5.2. Auch zu diesem Vorbringen genügt es, auf die die dem gegenständlichen Projekt zugrundeliegende Trassenverordnung und ihre - über Beschwerde einer Standortgemeinde - erfolgte Überprüfung durch den Verfassungsgerichtshof im dg Verfahren V 87/06 zu verweisen. Unter Punkt 1.9.15 der Erwägungen des

Verfassungsgerichtshofes in seinem Erkenntnis vom 13. Dezember 2007 wurden gleichlautende Einwände der Standortgemeinde behandelt und als im Widerspruch zum diesbezüglichen Akteninhalt bzw den erstatteten Teilgutachten angesehen. Gegenteiliges zeigen auch die Beschwerdeführerinnen nicht auf.

6. Zur behaupteten Mangelhaftigkeit des Verfahrens hinsichtlich der "Straßenvarianten Ortszufahrt Peratschitzen"

6.1. Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, "abweichend vom bisherigen Planungsstand der UVE und UVP" solle die Anbindung der Ortschaft Peratschitzen an die L116 nunmehr nicht mehr als Unterführung unter dem Bahnkörper erfolgen, sondern als Überführung, die ausgehend vom nördlichen Bereich des Siedlungskörpers am östlichen Ortsrand um diesen herumgeführt werde und nach Überquerung der Bahngleise auf der Grünbrücke Richtung Südwesten in die L 116 münde. Diese Projektänderung werde mit quantitativen Grundwasserproblemen begründet, die beim Bau der Unterführung entstehen würden. Die Einschätzung des hydrogeologischen Gutachters im Eisenbahnverfahren, dass der Bau der Eisenbahnunterführung bezüglich des Grundwasserhaushalts praktisch technisch nicht machbar sei, erscheine aber wenig plausibel. Es werde auch nicht begründet, warum technische Maßnahmen nicht greifen würden. Diese Einschätzung stehe auch im Widerspruch zu jener des Gutachters im UVP-Verfahren vor Erlassung der Trassenverordnung und einem von den Beschwerdeführerinnen eingeholten Privatgutachten, wonach bei Verwirklichung der ursprünglichen Variante (Unterführung) mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse gerechnet werden müsse. Die gegebenen hydrogeologischen Verhältnisse verteuerten zwar das Projekt, führten aber nicht zur Nicht-Machbarkeit. Die nun vorgeschlagene Alternative stelle "hinsichtlich der Erreichbarkeit und verkehrlichen Funktionen" keinen gleichwertigen Ersatz für die Bestandsstraße dar. Im Teilgutachten Straßenverkehrswesen/Verkehrsplanung der UVP seien als Schutzziele, die als Bewertungsmaßstab für die Verträglichkeit geplanter Eingriffe in das bestehende

Straßen- und Wegenetz dienen, die Minimierung von Umwegen und die Sicherung einer funktionstüchtigen, den Erfordernissen der örtlichen Gegebenheiten angepassten Verkehrsanlage definiert worden. Unter Beachtung dieser Zielvorgaben schneide die nun projektierte "Variante Ost" am schlechtesten ab. Sie verfehle - aus näher dargestellten Gründen - die vorgegebenen Ziele. Es sei mit gravierenden Verschlechterungen insbesondere durch die schlechtere Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs (Bushaltestelle) zu rechnen (Seiten 27 bis 34 der Beschwerde).

6.2. Unstrittig ist, dass das vorliegende Projekt gegenüber dem UVP-Verfahren eine Änderung erfahren hat. Änderungen waren ohne Wiederholung oder Ergänzung der UVP gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 aber nur zulässig, soweit 1. durch die Änderungen Ergebnissen der UVP Rechnung getragen wird oder 2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Bei anderen als von Abs 1 leg cit erfassten Änderungen des Vorhabens hätte gemäß § 24 Abs 2 UVP-G 2000 eine entsprechende Ergänzung der UVP erfolgen müssen.

6.3. Der angefochtene Bescheid begründete die Zulässigkeit der Änderung im Wesentlichen nur damit, dass die Beibehaltung der im Rahmen der UVE ursprünglich geplanten Straßenunterführung aufgrund der zwischenzeitig durchgeführten Detailstudien und der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse eine Verschlechterung der Grundwassersituation nördlich des Bauwerks nach sich gezogen hätte, sodass der nunmehr geplanten Brückenvariante gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Tunnelvariante eindeutig der Vorzug zu geben gewesen sei. Darüber hinaus könne festgestellt werden, dass sämtliche im vorliegenden Bauentwurf erfolgten Änderungen des Projekts dem § 24g Abs 1 UVP-G 2000 zuzuordnen seien und keine Änderungen gemäß § 24g Abs 2 UVP-G 2000 vorlägen.

6.4. Es ist der belangten Behörde zwar zuzugeben, dass die Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie bzw für Grundwasserschutz im gegenständlichen Verfahren die Projektänderung - unter dem Blickwinkel der Grundwasserströme - für notwendig erachteten. Im geotechnisch-hydrogeologischen Teilgutachten nach

§ 31a EibG hielt der Gutachter fest, dass die im Rahmen der UVP-Phase geplante Ausführung einer Straßenunterführung Peratschitzen entsprechend den weiterführenden Untersuchungen über eine Länge von ca 150 m bis maximal ca 4,0 m unter das Grundwasserdruckniveau in den Stillwassersedimenten einbinden würde. Die Zielsetzung, den Grundwasserabstrom durch die Baumaßnahmen so wenig wie möglich zu verändern, könne durch eine Straßenunterführung daher nicht erfüllt werden. Insbesondere seien die erforderlichen Gründungsmaßnahmen (Tieffundierung mit Bohrpfählen) mit zu berücksichtigen, die eine erheblich tiefere Einbindung in den Grundwasserkörper als das eigentliche Unterführungsbauwerk erwarten ließen. Die zu befürchtenden Auswirkungen in Form von Änderungen in der Grundwasserströmungsrichtung seien durch "Kommunikationsmaßnahmen" nicht technisch zuverlässig zu reduzieren. In diesem Zusammenhang seien erhebliche Auswirkungen durch eine "Kanalisationwirkung" durch das Bauwerk, dh eine konzentrierte Grundwasserableitung in Richtung der Ortschaft Peratschitzen, zu erwarten. Das Unterführungsbauwerk sei daher durch eine Überführung der Straße ersetzt worden (Seite 254 des entsprechenden Teilgutachtens). Auch im Rahmen der Gutachtenserörterung in der Verhandlung am 27. und 28. Jänner 2009 nahmen die Sachverständigen gemäß § 31a EibG für Geologie und Hydrogeologie und für Grundwasserschutz gemeinsam zur strittigen Frage Stellung und führten aus, dass die Beibehaltung der ursprünglich geplanten Straßenunterführung aus geologisch-hydrogeologischer Sicht auf Grund der (nunmehr vorliegenden, dem Gutachter im UVP-Verfahren vor Erlassung der Trassenverordnung noch nicht zur Verfügung stehenden) Detailstudien und der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse eine Verschlechterung der Grundwassersituation nördlich des Bauwerks nach sich gezogen hätte, weshalb der Projektänderung der Vorzug zu geben sei (vgl etwa Seite 90 der Verhandlungsschrift).

Damit wurde die vom UVP-Verfahren abweichende Projektierung aus geologisch-hydrogeologischer Sicht entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerinnen schlüssig erläutert. Die inhaltliche Richtigkeit der

gutachterlichen Ausführungen wurde im Rahmen des Verwaltungsverfahrens auch nicht substantiiert in Frage gestellt. Soweit die Beschwerdeführerinnen sich in der Beschwerde zum Nachweis der behaupteten Unrichtigkeit des Gutachtens erstmals auf das mittlerweile eingeholte Privatgutachten beziehen, steht der Berücksichtigung dieses Vorbringens - wie zuvor ebenfalls bereits ausgeführt - das Neuerungsverbot im verwaltungsgerichtlichen Verfahren entgegen.

6.5. Allerdings reicht allein die Tatsache, dass die im UVP-Verfahren vorgesehene Variante sich aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht zur Ausführung eignet, noch nicht aus, um zu begründen, dass für das neue (geänderte) Vorhaben keine ergänzende UVP iSd § 24g Abs 2 UVP-G 2000 durchgeführt wurde. Die Begründung des angefochtenen Bescheides lässt nicht erkennen, worauf die belangte Behörde ihre Aussage stützt, das insoweit geänderte Projekt könne - abgesehen von der Frage des Grundwasserschutzes - keine negativen Umweltauswirkungen haben. Der Bescheid nimmt weder auf konkrete Aussagen anderer Gutachter (zB des Verkehrswesens, hinsichtlich dessen die Beschwerdeführerinnen die Umweltverträglichkeit des geänderten Projektes vorrangig problematisieren) Bezug noch gibt er eine nähere Begründung für seine (die ergänzende UVP nicht erforderlich machende) Einschätzung. Er entzieht sich schon deshalb einer nachprüfenden Kontrolle durch den Verwaltungsgerichtshof und ist daher mit einem relevanten Begründungsmangel behaftet.

7. Zur behaupteten Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder

7.1. Die Beschwerdeführerinnen führen aus, die von ihnen repräsentierten Anrainer hätten einen Rechtsanspruch auf Minimierung von Immissionen und auf Schutz des Lebens und der Gesundheit. Sie hätten im Verwaltungsverfahren vorgebracht, dass wegen des geringen Abstandes der Stromleitung zur Straße elektromagnetische Felder entstünden, die ein Gefährdungspotential für Menschen mit Herzschrittmachern, Pulsuhren und Kreislaufschwächen darstellten. Es sei darauf hingewiesen worden, dass geplant sei, die 380 KV-Leitung ("Stromautobahn") durch die Region Klopeiner See zu führen. Es könne davon ausgegangen werden, dass

diese im Bereich Peratschitzen geführt werde. Das sei bei der Planung der Koralmbahn unbedingt zu berücksichtigen, umso mehr, als die Wegtrasse 50 m parallel zur Stromleitung führe. Im Sinne des gesundheitlichen Vorsorgeprinzips könne aber nicht festgestellt werden, dass für die betroffene Bevölkerung (insbesondere Kinder, Schwangere, ältere Personen) auf Grund der elektromagnetischen Felder keine Gesundheitsgefährdung verbunden sei. Dennoch habe die belangte Behörde die Bewilligung erteilt und den angefochtenen Bescheid deshalb mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet (Seiten 34 bis 37 der Beschwerde).

7.2. Die belangte Behörde hielt zu diesem Themenkomplex im angefochtenen Bescheid fest, aus dem Gutachten gemäß § 31a EISB-G ergebe sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern vorgesehen seien. Den Aussagen des Gutachters lasse sich insbesondere entnehmen, dass in den Häusern der Anrainer von der Oberleitung keine nennenswerten elektrischen Felder und im Normalbetrieb auch nur vernachlässigbare schwache magnetische Felder aufgebaut würden, deren Flussdichten in den meisten Fällen sogar deutlich unter denen der elektrischen 50 Hz-Spannungsversorgung lägen. Gemäß den gutachterlichen Ausführungen seien nach aktuellem Wissensstand diese Felder nicht imstande, die Gesundheit von Menschen zu beeinträchtigen, seien es nun Kinder oder Erwachsene, Gesunde oder Kranke. Dies gelte selbst für die Gruppe der Träger aktiver elektronischer Implantate wie Herzschrittmacher oder Kardioverter-Defibrillatoren.

7.3. Diese Begründungsteile des angefochtenen Bescheides finden im Teilgutachten gemäß § 31a EISB-G des Sachverständigen für elektromagnetische Felder Deckung (vgl vor allem die zusammenfassenden Ausführungen des Sachverständigen anlässlich der Gutachtenserörterung, Seite 266 der Verhandlungsschrift). Dem halten die Beschwerdeführerinnen nichts Stichhaltiges entgegen. Auch mit ihrem Hinweis auf eine in Aussicht genommene "Stromautobahn", von der die Beschwerdeführerinnen vermuten, dass sie in ihrer Region verlaufen wird, vermögen sie nicht aufzuzeigen, inwieweit dieses zukünftige

Projekt im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren Berücksichtigung finden hätte sollen.

Aus diesem Grund zeigen die Beschwerdeführerinnen insoweit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

8. Zu den behaupteten unzureichenden Wildquerungsmöglichkeiten

8.1. Auch in diesem Zusammenhang rügen die Beschwerdeführerinnen die mangelhafte Umsetzung von zwingenden Vorgaben aus der UVP. Die Anzahl der baulich zu errichtenden Wildquerungen sei gegenüber der UVP drastisch reduziert worden. Die Abweichungen von der UVP seien so gravierend und im Hinblick auf die überaus große Bedeutung des Teilabschnitts als eine der letzten Möglichkeiten der Süd-Nord-Querung für Bär, Luchs und eventuell Wolf der Zielsetzung der UVP widersprechend, dass eine weiterführende Beurteilung unerlässlich erscheine. Die belangte Behörde habe es unterlassen, eine Klärung dieser Fragen herbeizuführen. Das Vorhaben sei aus diesem Grund nicht umweltverträglich (Seiten 37 bis 39 der Beschwerde).

8.2. Die belangte Behörde hielt zu diesem Themenkomplex im angefochtenen Bescheid fest, der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen gemäß § 31a EisbG für das betreffende Fachgebiet sei zu entnehmen, dass gemäß den Vorgaben der RVS Wildschutz der bescheidgegenständliche Planungsabschnitt neu beurteilt worden sei. Diese Beurteilung habe ergeben, dass aufgrund der Tatsache, dass sich im Nahebereich eine Wildquerungsmöglichkeit der Kategorie A (Tunnel Lind) befinde, kein weiteres technisches Bauwerk mehr notwendig sei, da es sich im genannten Abschnitt um einen "lokal bedeutenden" Wildwechsel handle. Darüber hinaus sei potentiell ein Wildwechsel auch an den vorhandenen Wegunterführungen möglich.

8.3. Der Sachverständige für Wildökologie führte im Gesamtgutachten nach § 31a EisbG aus, im Fachgebiet Wildökologie sei es gegenüber der UVP zu wesentlichen Abänderungen in der damaligen Maßnahmenplanung gekommen,

insbesondere der Anzahl und Ausführung von Wildquerungen. Ergänzend zu den Beurteilungsparametern der seinerzeitigen UVP seien in den nun vorliegenden Einreichunterlagen die Barrierewirkungen von Bahnanlagen und die Bedeutung von wildökologischen Migrationsachsen gemäß "RVS Wildschutz und wildlebende Säugetiere" (Stand der Technik) in der Bewertung einbezogen worden. Im gesamten Bauabschnitt seien nunmehr keine baulichen Maßnahmen (= technische Wildquerungshilfen) für das Wild vorgesehen; die geplanten technischen Bauwerke (Brücken, Bachquerungen, Tunnel) würden jedoch als Wildquerungshilfen adaptiert (vgl Seite 524f des Gesamtgutachtens). Auf dieser Grundlage gelangte der Sachverständige zu dem Schluss, dass das Einreichprojekt die Anforderungen für überregionale Wildkorridore (Kategorie A der RVS) erfülle, für Wildtierpassagen der Kategorie B (der RVS) im Projektabschnitt kein Bedarf bestehe und Wildtierpassagen der Kategorie C (der RVS) in ausreichendem Maße vorhanden seien. Die vorgelegte Planung zum Fachgebiet Wildökologie entspreche dem Stand der Technik und sei bewilligungsfähig (vgl Seite 828 bis 834 des Gesamtgutachtens).

In der Gutachtenserörterung verwies der Sachverständige neuerlich auf das Vorhandensein von Wildquerungsmöglichkeiten entsprechend der einschlägigen Richtlinien, anhand derer er den Planungsabschnitt "neu beurteilt" habe. Da sich im Nahbereich eine Wildquerungsmöglichkeit der Kategorie A befinde (Tunnel Lind), sei kein weiteres technisches Bauwerk notwendig (vgl etwa Seite 284 der Verhandlungsschrift).

8.4. Auf dieser Grundlage ist den Beschwerdeführerinnen zuzugeben, dass das eingereichte Vorhaben hinsichtlich der Wildquerungsmöglichkeiten im Vergleich zur UVP vor Erlassung der Trassenverordnung geändert worden ist. Die belangte Behörde hatte daher auch insofern zu prüfen, ob diese Änderungen am Maßstab des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 ohne ergänzende UVP zulässig waren (vgl dazu bereits Punkt 6. dieser Erwägungen). Der Sachverständige für Wildökologie begründete die "Bewilligungsfähigkeit" des gegenständlichen Projekts (trotz Änderung des Projekts ohne ergänzende UVP) im Wesentlichen damit, dass durch die Änderungen des

Vorhabens in Bezug auf die Wildquerungsmöglichkeiten nur dem geänderten "Stand der Technik" Rechnung getragen werde. Seinen Ausführungen lässt sich nicht entnehmen, dass das im UVP-Verfahren angestrebte Ziel, ausreichende Wildquerungsmöglichkeiten zu schaffen, durch das geänderte Projekt nicht mehr erreicht werden kann. Derartiges legen auch die - insoweit unsubstantiierten - Beschwerdeausführungen nicht dar. Aus diesem Grund vermag der Verwaltungsgerichtshof auch nicht zu erkennen, dass die strittige Änderung des Vorhabens zu einer ergänzenden UVP führen hätte müssen.

9. Zur behaupteten Rechtswidrigkeit infolge unzulässiger Lärmimmissionen

9.1. Breiten Raum nimmt in der Beschwerde die Frage des Vorliegens "unzulässiger Lärmimmissionen" ein (Seiten 39 bis 59). Zusammengefasst wenden sich die Beschwerdeführerinnen gegen die dem gegenständlichen Verfahren zugrunde gelegte Lärmprognose, die nach ihrem Dafürhalten absehbare langfristige Entwicklungen des Verkehrssektors durch eine zunehmende Bedeutung des Schienenverkehrs, womit eine wesentlich höhere Steigerungsrate des Güterverkehrs zu erwarten sei, nicht berücksichtigt habe (Seiten 43 bis 45 der Beschwerde); sie rügen weiters, dass die Grenzwerte der SchIV zwar eingehalten würden, es sich dabei aber um kein geeignetes Beurteilungskriterium handle, weil nach dem gegenwärtigen Stand der wissenschaftlichen Studien und Empfehlungen (zB WHO) diese Grenzwerte viel zu hoch seien (Seite 45 sowie Seiten 49 bis 58 der Beschwerde). Aus diesem Grund habe der Sachverständige für Hygiene/Humanmedizin im UVP-Verfahren "ergänzende Kriterien der Umweltverträglichkeit für die bisher besonders leisen Wohngebiete bzw. Einzelobjekte zwingend vorgegeben". Als "zwingende Maßnahme" sei im UVP-Gutachten festgehalten worden, dass an allen Immissionsbereichen bzw. -punkten mit einer bestehenden Lärmimmission von < 35 dB (A) im Freiraum die Lärmimmission 45 dB (A) nicht übersteigen solle. Diese Auflage werde jedoch nun für einige - näher bezeichnete - Objekte nicht erfüllt, bei denen - ausgehend von einem Ist-Zustand von < 35 dB (A) - die prognostizierte Lärmbelastung (nachts)

nach Realisierung des Bauvorhabens mehr als 45 dB (A) betragen werde. Insgesamt sei festzustellen, dass für einige in den Einreichunterlagen dokumentierte Objekte und aufgrund nicht hinreichend abgesicherter und den fachlichen Regeln nicht entsprechender Bestandslärmmessungen die zwingenden Maßnahmen der UVP nicht vollständig umgesetzt seien.

Abschließend verweisen die Beschwerdeführerinnen auf die "äußerst bedenkliche" baubedingte Lärmsituation einer näher bezeichneten Familie. Der Sachverständige für Gesundheitsschutz und Umwelthygiene habe in der Verhandlung seine diesbezüglichen Bedenken deutlich zum Ausdruck gebracht und dringend ersucht, das Wohnobjekt abzulösen. Den Einreichunterlagen und dem angefochtenen Bescheid sei diese offensichtlich aus Gründen des Gesundheitsschutzes dringend gebotene Maßnahme nicht zu entnehmen. Die Genehmigungskriterien des § 24h UVP-G 2000 (Vermeidung von Immissionen, die die Gesundheit gefährden und Vermeidung unzumutbarer Belästigungen) würden daher nicht erfüllt.

9.2. Im angefochtenen Bescheid führte die belangte Behörde zu diesem Themenkomplex im Wesentlichen aus, aus dem Gutachten gemäß § 31a EISbG und den im Zuge der Ortsverhandlung von den betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EISbG ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergebe sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase vorgesehen sind. Als Immissionsschutzvorschrift für die Betriebsphase der Eisenbahn sei im gegenständlichen Verfahren insbesondere § 24h Abs 2 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung zu nennen, der vorsehe, dass sich die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn nach "bestehenden Immissionsschutzvorschriften" bemesse. Als "bestehende Immissionsschutzvorschrift" sei in diesem Zusammenhang die Verordnung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen betreffend Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV, BGBl Nr 415/1993)

zu nennen. Die in der SchIV für den Lärmschutz vor dem Schienenverkehr vorgegebenen Grenzwerte stellen damit den in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes einzuhaltenden Mindeststandard dar. Die Grenzwerte der SchIV seien daher zu Recht auch im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren der Beurteilung im Gutachten gemäß § 31a EisbG zugrunde gelegt worden. Dass diese Grenzwerte im vorliegenden Projekt sowohl bei Tag als auch bei Nacht eingehalten würden, ergebe sich bereits aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG und sei in den im Zuge der Ortsverhandlung von den betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG ergänzend erstatteten Stellungnahmen bestätigt worden.

In diesem Zusammenhang sei der Vollständigkeit halber auf die entsprechenden lärmtechnischen Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG und der im Zuge der Ortsverhandlung vom betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG ergänzend erstatteten Stellungnahme hinzuweisen, wonach in § 2 Abs 4 SchIV der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel als der um 5 dB verminderte (Schienenbonus) A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel festgelegt sei. Die Beurteilung der Spitzenpegel von Schallereignissen sei nach der SchIV nicht vorgesehen und die Wirkung der Schallpegelereignisse mit maßgeblichem Anteil der Spitzen sei im energieäquivalenten Dauerschallpegel berücksichtigt. Die Immissionsgrenzen für den Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms würden in § 4 SchIV abhängig vom jeweiligen Beurteilungspegel vor Realisierung der baulichen Maßnahmen (Bestandssituation) für die Tagzeit zwischen 60 dB und 65 dB und für die Nachtzeit zwischen 50 dB und 55 dB festgelegt. Der niedrigste Grenzwert von 50 dB für die Nachtzeit sei anzuwenden, wenn der bisherige Bestandslärm kleiner oder gleich 40 dB sei. Im gegenständlichen Projekt sei aufgrund des in der Umweltverträglichkeitserklärung festgestellten niedrigen Bestandslärms generell der strengste Immissionsgrenzwert der SchIV von 50 dB nachts angewendet worden. Dieser Grenzwert sei bereits in der lärmtechnischen Begutachtung im Zuge des

Umweltverträglichkeitsprüfungs-verfahrens und nunmehr im vorliegenden Projekt berücksichtigt und der lärm-technischen Begutachtung im Gutachten gemäß § 31a EisbG zugrunde gelegt worden. Dass gegen diese Vorgangsweise auch aus Sicht der Hygiene und Umweltmedizin aus derzeitiger Sicht keine Bedenken bestünden, werde im Gutachten gemäß § 31a EisbG und in der im Zuge der Ortsverhandlung vom betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG ergänzend erstatteten Stellungnahme bestätigt.

Zu dem gemäß § 31b Abs 1 Z 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm sei der Vollständigkeit halber allgemein anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als "Programm" bzw "Prognose" insoweit beschreibe, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich sei. So erfolge die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrunde liegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen. Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst seien somit kein Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung darstellten. Dass die im verfahrensgegenständlichen Projekt enthaltenen Grenzwerte für Lärm und Erschütterungen mit jenen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung übereinstimmen, ergebe sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG. Daher sei davon auszugehen, dass den Anforderungen des § 24h Abs 1 UVP-G 2000 entsprochen werde. Festzuhalten sei, dass die Bauwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogrammes die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten habe. Dass im gegenständlichen Projekt ausreichend Vorkehrungen zum Schutz vor dem mit der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens verbundenen Lärms (Baulärm) getroffen wurden, sei dem Gutachten gemäß § 31a EisbG und den im Zuge der Ortsverhandlung von den betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG ergänzend erstatteten Stellungnahmen zu

entnehmen. Diesbezüglich sei insbesondere auch auf die vorgesehenen Kontrollmessungen und erforderlichenfalls zusätzlich vorgesehenen ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen zu verweisen.

9.3. Soweit die Beschwerde die dem Projekt zugrunde gelegte Lärmprognose in Zweifel zieht, geht sie fehl.

Nach § 3 SchIV sind als Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile) heranzuziehen, die unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln sind. Dass diesen Vorgaben im lärmschutztechnischen Gutachten nicht ausreichend entsprochen wurde, vermag die Beschwerde schon deshalb nicht darzulegen, weil sie ihre Annahmen zukünftiger Verkehrsentwicklungen nicht auf andere als bloß spekulative Überlegungen stützen konnte.

9.4. Hinsichtlich des weiteren - oben dargestellten - Beschwerdevorbringens weist die belangte Behörde in ihrer Gegenschrift wiederholt auf das bereits zitierte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Dezember 2007, V 87/06, hin, das sich mit den gegenständlichen Fragen bereits beschäftigt habe.

Dazu ist festzuhalten, dass sich der Verfassungsgerichtshof anlässlich der Überprüfung der für das gegenständliche Projekt erlassenen Trassenverordnung auch mit - dem Vorbringen der Beschwerdeführerinnen - vergleichbaren Einwänden der beschwerdeführenden Standortgemeinde auseinandergesetzt und dazu (wörtlich) unter anderem Folgendes ausgeführt hat (Hervorhebungen durch den Verwaltungsgerichtshof):

"1.4.3. Bei der SchIV handelt es sich um eine 'besondere Immissionsschutzvorschrift' für Eisenbahntrassen im Sinne des § 24h Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 2000. Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren. [...]"

Gemäß § 5 Abs 3 SchIV hat in erster Linie das Eisenbahnunternehmen für den erforderlichen Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung zu sorgen. [...] Im Übrigen wird das Eisenbahnunternehmen dabei lediglich verpflichtet, Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm (unterhalb der nach der SchIV maßgeblichen Höchst-Grenzwerte) - innerhalb der Grenzen wirtschaftlicher Vertretbarkeit - möglichst weitgehend zu verringern. Entsprechende konkrete Vorkehrungen bzw. Auflagen fallen in den Bereich des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

[...]

1.9.4. Darüber hinaus rügt die antragstellende Gemeinde, dass das Vorhaben im Hinblick auf die zu erwartenden Lärmimmissionen umweltunverträglich sei. So werde zwar im Teilgutachten Nr. 12 und auch im UVP-Gutachten (unter der Überschrift 'Zwingende Maßnahmen') bei allen Immissionsbereichen, deren Lärmimmission im Bestand weniger als 35 dB(A) beträgt und für die eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um mehr als 10 dB(A) errechnet wurde, gefordert, die Lärmimmission von 45 dB(A) nicht zu überschreiten. In Bezug auf die konkreten Maßnahmen, wie dieser Grenzwert eingehalten werden sollte, werde jedoch auf das Gutachten Lärmschutz verwiesen. Dort seien nur die über den in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Lärmschutz hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen beschrieben, die ausschließlich der Einhaltung des Grenzwertes der SchIV von 50 dB(A) nachts dienen würden. Der geforderte strengere Grenzwert finde dagegen keine Berücksichtigung. Somit würden zwingende Bedingungen für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht erfüllt. Daraus sei zu schließen, dass das Vorhaben sogar nach Einschätzung des amtlichen Sachverständigen im Bereich Gesundheit/Wohlbefinden bezüglich Lärm umweltunverträglich sei.

[...]

1.9.6. Daneben beruhe die unrichtige Beurteilung der Lärmimmissionen auf den für die Bewertung der Auswirkungen auf die Gesundheit herangezogenen Richt- und Grenzwerten sowie sonstigen fachlichen Regeln. In § 24h Abs 2 UVP-G 2000 werde bestimmt, dass die SchIV bei der Beurteilung der Zulässigkeit von Lärmimmissionen heranzuziehen sei. Aus fachlicher Sicht seien die dort vorgegebenen Grenzwerte der zulässigen Dauerschallpegel sehr umstritten. Zudem seien während der als besonders kritisch zu betrachtenden Nachtstunden vor allem die zeitliche Verteilung, Intensität, Häufigkeit und Dauer von Spitzenpegeln als Parameter für die Wahrscheinlichkeit von Aufweckreaktionen maßgeblich. Diese würden jedoch von der SchIV nicht berücksichtigt. [...] Unter Heranziehung der für den vorsorgenden Gesundheitsschutz relevanten WHO-Richtwerte sowie nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und anerkannten fachlichen Regelwerken wäre somit ein erheblicher Teil der Wohnbevölkerung nachts einem Lärmpegel ausgesetzt, bei dem eine Gefährdung der Gesundheit nicht nur möglich, sondern sogar wahrscheinlich sei. Die Grenzwerte der SchIV seien demgemäß [...] aus

fachlichen [...] Gründen ungeeignet, die Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen bezogen auf das Schutzgut 'Mensch' bzw. 'Gesundheit' zu beurteilen. Demgemäß sei die Lärmbelastung der mittels der angefochtenen Trassenverordnung festgelegten Trasse zu hoch und sei richtigerweise mit erheblichen, nachhaltigen und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen auf Mensch und Umwelt im Sinne des §24h Abs1 UVP-G 2000 zu rechnen.

[...]

1.9.10. Auch mit diesem Vorbringen ist die antragstellende Gemeinde im Ergebnis nicht im Recht: Der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin geht bei seiner Bewertung von genauer bezeichneten ÖAL-Richtlinien, ÖNORMEN und empfohlenen Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation über umwelthygienische Standards aus und bezieht sich einerseits für 'Allgemeines Wohngebiet' auf einen Richtwert von 45 dB(A) während der Nacht und von 50 dB(A) während des Tages, bei dessen Einhaltung 'eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Bevölkerung [...] in hohem Prozentsatz ausgeschlossen werden' könne. Andererseits bezeichnet er die Schwellenwerte der SchIV von 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht als gesundheitsrelevant, da bei deren Überschreitung mit Gesundheitsschädigungen zu rechnen sei (Teilgutachten Nr. 12, 70). Insbesondere für jene ('wenigen') Immissionspunkte, an denen der (niedrigere) WHO-Wert überschritten werde, fordert der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin eine Nachbesserung der Lärmschutzmaßnahmen 'auch dann, wenn die Prognosewerte (dort) den Anforderungen der SchIV entsprechen' (Teilgutachten Nr. 12, 89). In Bezug auf die Konkretisierung dieser Maßnahmen verweist er auf das Gutachten des Sachverständigen für den Bereich Lärmschutz. Dieser stützt sich in seinem Gutachten allein auf die vergleichsweise höheren Grenzwerte der SchIV.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist ein Eisenbahnvorhaben nur dann als umweltunverträglich zu beurteilen, wenn 'im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge' die in § 24h Abs1 UVP-G 2000 angeführten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Nach § 24h Abs1 Z 2 UVP-G 2000 ist dabei insbesondere 'die Immissionsbelastung zu schützender Güter [...] 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 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen'. Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 nach 'bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften', zu denen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Der Sachverständige für Lärmschutz hat sich daher zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. Wenn diese die relevanten

Grenzwerte für die 'Zumutbarkeit' von Lärmimmissionen darstellen, so kann der Beurteilung, die die belangte Behörde offenkundig getroffen hat, wonach Lärmimmissionen, die sich in diesem Rahmen halten, auch keine 'Gefährdung' darstellen, nicht entgegen getreten werden. Dass gerade in der Frage der gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm unterschiedliche Auffassungen bestehen, ist bekannt. Die im Umweltverträglichkeitsgutachten im Hinblick auf die österreichische Rechtslage vom behördlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz angenommenen Grenzwerte erscheinen vor diesem Hintergrund vertretbar, sodass der Verfassungsgerichtshof den diesbezüglichen behördlichen Annahmen auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht entgegen treten kann (idS auch VfSlg. 16.567/2002). Der verordnungserlassenden Behörde kann daher nicht vorgeworfen werden, ein Vorhaben, das - gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen - den Vorgaben der SchIV entspricht, zu Unrecht als umweltverträglich beurteilt zu haben.

An diesem Ergebnis vermögen auch die an den niedrigeren WHO-Grenzwerten orientierten Forderungen des Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin nach lärmschutztechnischen Maßnahmen nichts zu ändern. Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist nicht im Verfahren der Trassenverordnung, sondern im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden. Auf die Umweltverträglichkeit des Projektes können sich die Unterschiede in den angewendeten Grenzwerten schon allein deshalb nicht auswirken, weil den diesbezüglich relevanten gesetzlichen Vorgaben bei einer prognostizierten Einhaltung der gesetzlichen Mindestvorgaben in Form der Grenzwerte der SchIV jedenfalls Genüge getan ist."

Aus diesem Erkenntnis lässt sich für das vorliegende eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren ableiten, dass der Verfassungsgerichtshof das vorliegende Projekt im Rahmen seines Prüfgegenstandes (Trassenverordnung) als umweltverträglich ansah und es auch für unbedenklich erachtete, die Zumutbarkeit der Lärmbelästigung von Nachbarn bzw die Gefährdung der Gesundheit von Menschen durch das Vorhaben (jedenfalls im Trassenverordnungsverfahren) am Maßstab der in der SchIV festgelegten Grenzwerte zu beurteilen.

Gleichzeitig betonte der Verfassungsgerichtshof jedoch mehrfach, dass die Festlegung entsprechender konkreter Vorkehrungen bzw Auflagen zum Lärmschutz in den Bereich des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens fällt, in dessen Rahmen insbesondere auch zu beurteilen

sei, ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten seien. Um eben diese Frage geht es daher im gegenständlichen Verfahren.

9.4. Nach den Beweisergebnissen des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist davon auszugehen, dass das eingereichte Vorhaben Lärm erzeugen wird, der für die Nachtzeit den Grenzwert von 50 dB gemäß § 4 Z 2 SchIV nicht überschreitet (vgl etwa Seiten 469f des Gesamtgutachtens). Dieser Wert kommt nach der Norm zur Anwendung, wenn der Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen kleiner oder gleich 40 dB beträgt.

Mit diesem Ergebnis begnügt sich die belangte Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides und sieht sich darin durch die eingeholten Gutachten (Lärmschutz und Hygiene/Umweltmedizin) bestätigt.

Zu Recht weisen die Beschwerdeführerinnen aber darauf hin, dass der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin im UVP-Gutachten (unter der Überschrift "Zwingende Maßnahmen") bei allen Immissionsbereichen, deren Lärmimmission im Bestand weniger als 35 dB(A) beträgt und für die eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um mehr als 10 dB(A) errechnet wurde, gefordert hatte, die Lärmimmission von 45 dB(A) im Freiraum nicht zu überschreiten.

Auf diese Auflage des UVP-Verfahrens geht die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid nicht ein. Ihr bloßer Hinweis auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV macht eine Auseinandersetzung mit diesem strittigen Punkt aber nicht entbehrlich. Bei den Grenzwerten der SchIV handelt es sich - wie auch der Verfassungsgerichtshof dargelegt hat und die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid zugesteht - um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Nicht anders können auch die Hinweise des Verfassungsgerichtshofes verstanden werden, dass es im vorliegenden Fall Aufgabe des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist, die nach der UVP gebotenen lärmschutztechnischen

Maßnahmen im Einzelnen festzulegen. Wenn der medizinische Sachverständige im UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtete, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV liegenden Lärmschutz bewirken, und diese Maßnahmen als "zwingend" bezeichnete, so kann diesen Ergebnissen der UVP nicht allein damit begegnet werden, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV hingewiesen wird, würde dadurch das vorangegangene UVP-Verfahren doch seinen Zweck verfehlen.

Die belangte Behörde legte ihrem Bescheid daher erkennbar eine vom Verwaltungsgerichtshof nicht geteilte Rechtsansicht zugrunde. Soweit das gegenständliche Vorhaben aber - entgegen den Vorgaben der UVP - keine lärmschutztechnischen Maßnahmen vorsehen sollte, die die Erreichung der dort festgelegten Auflagen ermöglichen, läge insofern eine Änderung des Vorhabens vor, deren Zulässigkeit - ohne wiederholte bzw ergänzte UVP - im Rahmen der Vorgaben des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 zu beurteilen gewesen wäre. Ausreichende Feststellungen zur Beurteilung dieser Frage enthält der angefochtene Bescheid aber nicht, weshalb er mit sekundären Feststellungsmängeln belastet ist.

9.5. Nach dem bisher Gesagten wird auch zu beurteilen sein, ob und welche Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf das von den Beschwerdeführerinnen angesprochene Objekt einer näher bezeichneten Familie geboten wären, sodass sich eine weitere Auseinandersetzung mit dem dazu erstatteten Vorbringen erübrigt.

9.6. Für das fortgesetzte Verfahren wird im Übrigen noch Folgendes zu beachten sein:

Es lässt sich - entgegen der Begründung des angefochtenen Bescheides - nicht nachvollziehen, dass der umweltmedizinische Sachverständige im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Orientierung von Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich an den Vorgaben der SchIV als ausreichend angesehen hätte. Auf welche konkrete Äußerung des Sachverständigen sich die

belangte Behörde insoweit beziehen möchte, ist angesichts der allgemein gehaltenen und auf keine Aktenseiten der umfangreichen Gutachten bezugnehmenden Begründung des Bescheides nicht überprüfbar. Die Ausführungen des medizinischen Gutachters im Gesamtgutachten scheinen aber eher darauf hinzudeuten, dass der Gutachter die im UVP-Verfahren festgelegte, oben angesprochene Auflage für jene Bereiche, in denen ein "Grundgeräuschpegel $L_{A,eq} < 35 \text{ dB}$ " besteht, durchaus für maßgeblich erachtete und die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV nur dort für ausreichend ansah, wo der "Grundgeräuschpegel ... höher als $L_{A,eq} = 35 \text{ dB}$ " liegt (vgl. Seiten 795f des Gesamtgutachtens - Zitat: "Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass ein $L_{A,eq} < 45 \text{ dB}$ erst dann eingehalten werden muss, wenn der ortsübliche Grundgeräuschpegel bei einem $L_{A,eq} < 35 \text{ dB}$ liegt. Bei Werten $L_{A,eq} > 35 \text{ dB}$ kommen die Bestimmungen der SchIV zur Anwendung"). Aus welchen Gründen der medizinische Gutachter - trotz des bisher Gesagten - im weiteren Gutachten zu dem Ergebnis gelangte, dass mit dem eingereichten Projekt "den gesetzlichen Forderungen [und] den Forderungen der UVP entsprochen" wurde (vgl. Seiten 798 bis 803 des Gesamtgutachtens), ist nicht ohne Weiteres nachvollziehbar und wird von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid auch nicht begründet. Dieser Umstand bedarf insbesondere deshalb einer Aufklärung, weil der lärmschutztechnische Sachverständige (und mit ihm die belangte Behörde) generell von einem im UVP-Verfahren festgestellten "niedrigen Bestandslärm" (also einem solchen, der nach § 4 Z 2 SchIV zur Anwendung des Grenzwertes von 50 dB führt) auszugehen scheint (vgl. etwa Seite 248 der Verhandlungsschrift), während der medizinische Gutachter in seinem Befund scheinbar höhere Beurteilungspegel zugrunde legte (vgl. Seiten 498 bis 501 des Gesamtgutachtens), woraus sich auch erklären ließe, dass er - bei grundsätzlicher Anerkennung der UVP-Auflage zum Lärmschutz - insoweit die Einhaltung der SchIV für ausreichend ansah. Die Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid reichen daher jedenfalls nicht aus, um die vorliegenden Gutachten als widerspruchsfrei und schlüssig bewerten zu können.

9.7. Zur Vermeidung von Verfahrensfehlern im fortgesetzten Verfahren bedürfen im Übrigen auch folgende Ausführungen des umweltmedizinischen Sachverständigen einer Klärung:

Der Sachverständige erläuterte zum Vorbringen der Beschwerdeführerinnen, wonach die in der SchIV angesetzten Grenzwerte überholt seien, die Weltgesundheitsorganisation (WHO) sei aufgrund unterschiedlicher Studien zur Erkenntnis gelangt, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Nach der oben geführten Diskussion handle es sich somit beim $L_{A,eq} \leq 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehe. Die Forderungen des Umwelthygienikers (gemeint ist offenbar der Gutachter im UVP-Verfahren) seien zwar wissenschaftlich fundiert und untersucht, was noch nicht heiße, dass sie gesetzlich fixiert seien. Auch was den "Schienenbonus" betreffe, klaffe die Meinung der Wissenschaftler von der Meinung des Gesetzgebers deutlich auseinander. Der "Schienenbonus" sei auf subjektive Erfahrungen aufgebaut und es gebe bis heute keine einzige wissenschaftliche Untersuchung, die die Auswirkungen des Schienenlärms am menschlichen Organismus untersucht habe, um über physiologische Parameter die Richtigkeit des "Schienenbonus" zu evaluieren. Dennoch sei der "Schienenbonus" ein fixer Bestandteil der SchIV und somit des Gesetzes, nach dem beurteilt werde. Es würden nun - zu diesem Thema - erste Arbeiten publiziert, doch bis dieses Wissen auch den "Stand des Wissens nach dem Gesetz" darstelle, werde noch viel Zeit verstreichen. Bis dahin gelte der "Schienenbonus" (vgl Seite 308 der Verhandlungsschrift).

Zu diesen gutachterlichen Ausführungen ist zunächst klarzustellen, dass die SchIV auf der Verordnungsermächtigung des § 19 Abs 4 EisbG beruht, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (unter anderem) bestimmen kann, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die

Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß § 19 Abs 1 bis 3 EisbG obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. Gemäß § 19 Abs 2 EisbG handelt es sich dabei insbesondere um Vorkehrungen gegen Schäden an öffentlichem und privatem Gut durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn, womit auch der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen erfasst ist (vgl etwa das hg Erkenntnis vom 13. März 1991, ZI 90/03/0038 und das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Dezember 2007, V 87/06).

Schon aus der gesetzlichen Verordnungsermächtigung ergibt sich, dass die in der SchIV aufgestellten Grenzwerte (einschließlich der Annahme des in § 2 Abs 4 SchIV festgelegten sogenannten "Schienenbonus", wonach der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärm maßgebliche Beurteilungspegel L_r der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ sei) dem Stand der Technik entsprechen müssen. Ob dies nach Ansicht des Gutachters (noch) der Fall ist, lässt sich anhand seiner dargestellten Ausführungen nicht eindeutig beantworten, weil er davon spricht, dass die "Meinung des Gesetzgebers" (gemeint offenbar der Ordnungsgeber) von jener der Wissenschaftler abweiche; letztere sei aber - zumindest in Bezug auf die Grenzwerte - "fundiert und untersucht". Auch zum Schienenbonus stelle das Wissen der Wissenschaft noch nicht "den Stand des Wissens nach dem Gesetz" (gemeint offenbar neuerlich des Ordnungsgebers) dar. Sollten diese Ausführungen so zu verstehen sein, dass die in der SchIV getroffenen Grenzwerte (einschließlich des Schienenbonus) nicht (mehr) dem Stand der Technik entsprechen, so könnte sich die SchIV insofern als gesetzwidrig herausstellen, worauf im fortgesetzten Verfahren allenfalls Bedacht genommen werden müsste.

10. Zur behaupteten Notwendigkeit einer ergänzenden UVP wegen der erfolgten Trassenverschiebung

10.1. Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, im Bereich des Bahnhofes Kühnsdorf sei das Projekt gegenüber der seinerzeitigen UVP erheblich verändert worden. Es sei nicht nur die Trasse verschoben und eine andere Variante der Ortszufahrt Peratschitzen vorgesehen worden, sondern auch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen hätten großräumig umgeplant werden müssen. Der Ausgleichsflächenbedarf habe sich - gegenüber dem UVP-Verfahren - um rund 28% (51 ha) erhöht. Die neue Ortszufahrtsvariante "Ost" nach Peratschitzen betreffe ökologisch sensible Bereiche. Diese würden durch die Trasse der Straße selbst und durch das im UVP-Verfahren noch nicht geplante Technikgebäude samt Zufahrt verstärkt in Anspruch genommen. Die Umplanung der Trasse habe in einzelnen Bereichen auch zur Überschreitung des verordneten Trassenkorridors geführt.

Ausgehend davon lägen die Voraussetzungen des § 24g Abs 1 UVP-G 2000, unter denen Änderungen des Vorhabens ohne ergänzende UVP zulässig seien, nicht vor. Selbst wenn man davon ausgehe, dass im Rahmen der größeren Detaillierung der Einreichplanung gegenüber dem ersten Projektentwurf der UVE/UVS es immer zu Abweichungen komme, so lasse sich der Zusatzbedarf an Ausgleichsflächen in der geschilderten Größenordnung damit nicht erklären. Vielmehr lasse er darauf schließen, dass das nunmehr vorliegende Projekt aufgrund der offensichtlich höheren Eingriffsintensität bzw erhöhten "Umweltschädlichkeit" diesen erhöhten Ausgleichsbedarf verursache. Dies werde auch durch Aussagen im Gesamtgutachten bestätigt (Hinweis auf Seite 827). Insofern trage das eingereichte Projekt auch nicht bloß den Ergebnissen der UVE/UVS Rechnung oder sei davon auszugehen, dass mit dem veränderten Projekt - gegenüber dem ursprünglichen - keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. So rücke der Bahnhof Kühnsdorf ca 42 m nach Norden und damit näher an die dort befindlichen Siedlungen heran. Dies könne grundsätzlich zu höheren Schallimmissionen und entsprechend höherem Belästigungs- bzw Grundheitsrisiko führen. Gleiches gelte zB auch für das Schloss

Wasserhofen, da hier der Gleiskörper von ursprünglich 80 m auf nunmehr 60 m heranrücke und die Trasse auch weniger tief eingeschnitten sei. Auch dies führe zu - näher dargestellten - nachteiligen Umweltauswirkungen. Ein weiteres Beispiel für zusätzliche negative Auswirkungen der "Variante Ost" der Ortserschließungsstraße Peratschitzen sei das Schutzgut Tiere und Lebensräume. Das geänderte Projekt führe dazu, dass die europarechtlich geschützte Gelbbauchunke - im Gegensatz zu den Annahmen der UVP - ihren Lebensraum im Bereich des Vorhabens komplett verliere (Seiten 59 bis 67 der Beschwerde).

10.2. Zu diesem Themenkomplex findet sich in der Begründung des angefochtenen Bescheides zunächst nur der Hinweis darauf, dass von sämtlichen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG sowie vom Amtssachverständigen für Forsttechnik im Rahmen der Ortsverhandlung ergänzend noch einmal ausdrücklich festgehalten worden sei, dass mit der geringfügig verschobenen Trassenachse innerhalb des Trassenkorridors keine gegenüber den Ergebnissen der UVP nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Im Zusammenhang mit der Behandlung von Einwendungen betreffend die Trassierung verwies die belangte Behörde noch einmal darauf, dass die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG festgehalten hätten, durch die Projektänderungen gegenüber der Umweltverträglichkeitserklärung - UVE könne es zu keinen negativen Umweltauswirkungen kommen. Was die Verschiebung der Eisenbahntrasse in einem kleinen Teilbereich innerhalb des Trassenverordnungstreifens betreffe, sei auf die bereits zuvor getätigten Ausführungen zu verweisen.

10.3. Auf dieser Grundlage sieht sich der Verwaltungsgerichtshof außer Stande, anhand des angefochtenen Bescheides nachzuprüfen, ob durch die von den Beschwerdeführerinnen behaupteten Projektänderungen (im Vergleich zu jenem Vorhaben, das der UVP unterzogen wurde) die durch § 24g Abs 1 UVP-G 2000 gezogene Grenze überschritten wurde; insbesondere lässt sich nicht nachvollziehen, ob mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können (§ 24g Abs 1 Z 2 UVP-G 2000).

Aus dem Gesamtgutachten ist zu erkennen, dass sich die Trasse zwar grundsätzlich an der Planung des UVP-Verfahrens orientiere, aufgrund geänderter Parameter (Änderung von Weichen, viergleisiger statt sechsgleisiger Ausbau des Bahnhofes Kühnsdorf) die Achse des Gleises 1 gegenüber der UVE-Trasse um ca 42 m nach Norden verschwenkt worden sei, was durch die enge Bogenfolge trassierungstechnische Auswirkungen auf den gesamten Teilabschnitt zur Folge habe (Seiten 125f des Gesamtgutachtens). Welche konkreten Auswirkungen mit dieser Projektänderung im Einzelnen verbunden sind, insbesondere ob die diesbezüglichen, oben wiedergegebenen Behauptungen der Beschwerdeführerinnen zutreffen, lässt sich mangels entsprechender Feststellungen der belangten Behörde nicht nachvollziehen.

Der belangten Behörde ist zwar zuzugestehen, dass die Sachverständigen in der Ortsverhandlung gemeinsam erklärten, aufgrund der geringfügig verschobenen Trassenachse - innerhalb des Trassenkorridors - könnten gegenüber den Ergebnissen der UVP bzw dem "UVP-Projekt" keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein (vgl Seite 374 der Verhandlungsschrift). Ohne nähere Begründung, warum nachteilige Umweltauswirkungen durch die Projektänderung nicht vorliegen können, ist dieses Gutachten aber nicht schlüssig, sodass es auch nicht ausreicht, die entscheidende Rechtsfrage abschließend zu lösen.

Da auch nicht ohne Weiteres davon ausgegangen werden kann, dass bei einem durch die Änderung des Vorhabens bedingten erhöhten Bedarf an ökologischen Ausgleichsflächen und den behaupteten Auswirkungen auf den Lebensraum von Menschen und Tieren keine nachteiligen Umweltauswirkungen vorliegen können, lässt sich im gegenwärtigen Verfahrensstadium auch nicht ausschließen, dass eine ergänzende UVP stattfinden hätte müssen.

Der angefochtene Bescheid erweist sich daher auch in diesem Punkt als mangelhaft begründet.

11. Zusammenfassend kommt der Beschwerde hinsichtlich der in den Punkten 2., 3., 4., 5., 7. und 8. dieser Erwägungen behandelten Themenkomplexen keine Berechtigung zu; hinsichtlich der in den Punkten 6. und 10. dieser Erwägungen behandelten Themenkomplexe liegen relevante Begründungsmängel vor, hinsichtlich des im Punkt 9. behandelten Themenkomplexes (Lärm) ist der angefochtene Bescheid mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet.

Ausgehend davon war der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG vorrangig wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufzuheben.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455.

W i e n , am 22. Oktober 2012

Dr. J a b l o n e r

MMag. S t e l z l

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: