

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

30.06.2006

Geschäftszahl

2002/03/0213

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des HA, der AH, der Mag. GM, der IP und der RV, alle in W, alle vertreten durch Dr. Andreas Manak, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Stephansplatz 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. Juni 2002, Zl 299334/40-II/C/12/02, betreffend Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie einer Rodungsbewilligung (mitbeteiligte Partei: E-Aktiengesellschaft, nunmehr B AG in W), zu Recht erkannt:

Spruch**Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.**

Die Beschwerdeführer sind schuldig, dem Bund zu gleichen Teilen Aufwendungen in der Höhe von insgesamt EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Kostenbegehren der mitbeteiligten Partei wird abgewiesen.

Begründung

Mit Bescheid vom 26. Juni 1998 erteilte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung für den Bau des vierten Abschnittes "Verknüpfung Westbahn" der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel).

Dieser Bescheid wurde vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 10. Oktober 2001, Zl 99/03/0112, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben. Dieses Erkenntnis hat der Verwaltungsgerichtshof (durch Verweis auf sein den zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels betreffendes Erkenntnis vom 9. September 2001, Zl 99/03/0424) damit begründet, dass auf Grundlage der im aufgehobenen Bescheid getroffenen Sachverhaltsfeststellungen nicht habe beurteilt werden können, ob die für den Bau der gegenständlichen Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke nach der Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-RL) gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei. Im bereits erwähnten Erkenntnis vom 9. September 2001 hielt der Verwaltungsgerichtshof fest, dass es gemeinschaftsrechtlich genüge, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes einer allen Anforderungen der UVP-RL entsprechenden "de facto-Prüfung" unterzogen werde, welche (unter bestimmten, näher dargestellten) Voraussetzungen auch in dem dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorgelagerten Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung durchgeführt werden könne.

Mit dem nun angefochtenen Bescheid wurde der mitbeteiligten Partei für den vierten Abschnitt des "Lainzer Tunnels" (neuerlich) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung gemäß §§ 33, 35 und 36 des Eisenbahngesetzes und "unter unmittelbarer Anwendung der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG" sowie gemäß §§ 38, 41 und 127 Abs 1 lit b des Wasserrechtsgesetzes 1959 und § 9 Abs 2 und 3 des Abfallwirtschaftsgesetzes unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung bzw Erfüllung bestimmter Vorschriften erteilt (Spruchpunkt 1). Ferner wurde in diesem Spruchpunkt ausgesprochen, dass das Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte unberührt bleibe. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 Eisenbahngesetz (EisbG) beziehe sich insbesondere auf folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

"a) Neubau der HL-Strecke 'Lainzer Tunnel' von Projekt-km 7,886 bis Projekt-km 9,821,

- b) Neubau der HL-Strecke 'Wienerwaldtunnel' von Projekt-km 9,597 bis Projekt-km 11,881,
- c) Umbau der Westbahn - Fernverkehr von Wolf in der Au bis Purkersdorf-Sanatorium von km 7,540 bis km 11,255,
- d) Umbau der Westbahn - Nahverkehr von Wolf in der Au bis Purkersdorf-Sanatorium von km 7,429 bis km 10,452,
- e) Errichtung des Eisenbahnknotens Hadersdorf mit Verknüpfung der Westbahn - Fernverkehr mit der HL-Neubaustrecke Bf. Meidling - St. Pölten Hbf.
- f) Errichtung der Haltestelle Wolf in der Au,
- g) Umbau der Haltestelle Hadersdorf - Weidlingau,
- h) Neubau der Haltestelle Weidlingau - Wurzbachtal,
- i) Errichtung von Lärmschutzwänden."

Weiters wurde im Spruch des Bescheides ausgeführt, dass sich die eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß § 36 Abs 1 und 2 EisbG insbesondere auf näher bezeichnete Hoch- und Kunstbauten beziehe und dass sich die im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung mitumfassten wasserrechtlichen Belange gemäß den §§ 38, 41 und 127 Abs 1 lit b WRG 1959 insbesondere auf die durch die gegenständlichen Baumaßnahmen notwendig werdenden im Einzelnen genannten wasserbautechnischen Maßnahmen bezögen.

Die belangte Behörde ordnete mit dem Spruch des angefochtenen Bescheides ferner an, dass gemäß § 35 Abs 4 EisbG das Bauvorhaben innerhalb von sieben Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen sei, diese Frist könne über einen rechtzeitig an die Oberste Eisenbahnbehörde gerichteten Antrag verlängert werden. Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung gemäß § 36 Abs 3 EisbG für die Lärmschutzwände bzw Lärmschutzwälle und für die Ausgestaltung des Oberbaus, um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen sowie um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung sei gesondert anzusuchen. Schließlich wurden "die in den mündlichen Verhandlungen vom 23. September bis 25. September 1997 und vom 24. und 25. April 2002 erhobenen sowie ... die rechtzeitig vor Beginn der mündlichen Verhandlungen bei der Behörde eingelangten schriftlichen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen" zum Teil auf den Zivilrechtsweg verwiesen und zum Teil als "unbegründet abgewiesen". Gemäß § 35 Abs 3 EisbG wurde festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse.

Mit Spruchpunkt 2 wurde gemäß § 185 Abs 6 in Zusammenhalt mit §§ 17 und 18 des Forstgesetzes 1975 die Rodungsbewilligung für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den Waldflächen, die in den gemäß § 19 Abs 3 leg cit vorgelegten Unterlagen angeführt seien, unter Einhaltung im Einzelnen angeführter Auflagen erteilt.

In der Begründung dieses Bescheides heißt es unter anderem:

"Das Projekt Lainzer Tunnel bezweckt die Schaffung einer leistungsfähigen Eisenbahnverbindung durch Wien, die West-, Süd- und Donauländebahn miteinander verbinden wird. (...)

Das Projekt stellt einen integrativen Bestandteil des Ausbaues des Hochleistungsstreckenabschnittes Wien - St. Pölten dar. Die projektierte Eisenbahnstrecke wurde gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl Nr 135/1989, und gemäß der darauf gegründeten Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl Nr 107/1990, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Im Rahmen des durchzuführenden Trassenverordnungsverfahrens wurde bereits im Jahre 1990 ein erstes Anhörungsverfahren abgeführt, in welchem ca. 2300 negative Stellungnahmen eingegangen sind.

Entsprechend den Forderungen des Landes Wien hinsichtlich der Erarbeitung alternativer Trassenvorschläge zum Trassenentwurf aus dem Jahre 1990 wurde nach Erörterung der im ersten Anhörungsverfahren aufgezeigten Problemkreise mit Vertretern der Stadt Wien ein zweites Anhörungsverfahren zum Zwecke der Erlassung einer Trassenverordnung im Februar 1993 eingeleitet. Vor der Einleitung dieses zweiten Anhörungsverfahrens gemäß § 4 Hochleistungsstreckengesetz wurde in Abstimmung mit der Stadt Wien der von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) erarbeiteten Trassenvariante 'HA-WEI Tief mit Maxing' in eisenbahntechnischer und betrieblicher Hinsicht sowie aus der Sicht des Umweltschutzes eindeutig der Vorzug gegeben.

Seitens der Stadt Wien wurde jedoch die Beibringung eines Betriebskonzeptes der Bahn für den Raum Wien, in dem die Notwendigkeit der geplanten Strecke dokumentiert und ihre Entlastungswirkungen auf andere Strecken verdeutlicht werden, sowie die Ausarbeitung und Vorstellung eines übergreifenden Lärmschutzprojektes für die Vor- und Anschlussstrecken des Lainzer Tunnels, insbesondere der Donauländebahn, zur Erzielung einer breiten Akzeptanz für die geplante Trassenführung für unbedingt notwendig erachtet.

Der Landeshauptmann von Wien hat im Juni 1993 unter bestimmten Voraussetzungen eine grundsätzlich positive Stellungnahme zum vorgeschlagenen Trassenverlauf abgegeben. Zu bemerken ist, dass im Zuge

des zweiten Anhörungsverfahrens nur mehr 289 Stellungnahmen eingegangen sind, wovon 166 Stellungnahmen positiv waren.

Die ggstl. Trassenverordnung wurde im Bundesgesetzblatt, BGBl Nr 824/1993, vom 3.12.1993 kundgemacht.

Die HL-AG hat mit Schreiben vom 26.4.1996, Zl. ..., den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, der in weiterer Folge mit Schreiben vom 19.6.1996, Zl. ..., ergänzt wurde, für das ggstl. Projekt bei der Behörde gestellt.

Mit Schreiben vom 25.7.1997, Zl. ..., wurde eine Ergänzung des Antrages hinsichtlich einer Mitbehandlung wasserrechtlicher Belange sowie einer Erteilung einer Rodungsbewilligung gestellt.

Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wird nach Baufertigstellung gesondert beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr angesucht. Ebenso hat die Bauwerberin betreffend die Ausgestaltung des Oberbaues um gesonderte Behandlung ersucht.

Das Gesamtprojekt Lainzer Tunnel ist in 4 Teilabschnitte aufgeteilt (Einreichung von April - August 1996), von denen jedem für sich verkehrswirksame Bedeutung zukommt. Diese Aufteilung der Einreichung in 4 Teilabschnitte ermöglicht auch eine verfahrensökonomische Abwicklung:

1. Abschnitt: Bf. Meidling - Einbindung Südbahn
2. Abschnitt: Verzweigung Altmannsdorfer Straße - Gutheil-Schodergasse
3. Abschnitt: Verbindungstunnel
4. Abschnitt: Verknüpfung Westbahn

In Bezug auf den hier gegenständlichen Abschnitt 4 ist

folgendes auszuführen:

Im Bereich des Bahnhofes Hadersdorf-Weidlingau erfolgt die Verknüpfung der HL-Strecke 'Lainzer Tunnel' und der Neubaustrecke Wien - St. Pölten mit der Westbahn. Sowohl in Richtung Hütteldorf als auch in Richtung Purkersdorf sind Rampen zur Verbindung mit dem Bestand der Westbahn erforderlich. Die Westbahnstrecke wird dabei auf eine Geschwindigkeit von 120 bis 110 km/h gemäß den HL-Richtlinien ausgebaut. Dabei werden auch die Haltestellen Hadersdorf-Weidlingau und Weidlingau-Wurzbachtal neu errichtet. Außerdem wird auf Wunsch der Gemeinde Wien bei der Überführung der Linzer Straße eine zusätzliche Haltestelle 'Wolf in der Au' mitgeplant.

Unmittelbar unterfahrene Gebäude sind nur die Hans-Muhr-Promenade ON 29 und ON 31 (Überdeckung ca. 23 m) in LT/Gleis 9 und der Einkaufsmarkt 'Billa' Hauptstraße ON 30 (Überdeckung ca. 8,0 m) in LT/Gleis 7.

Das Objekt T 11 Wienerwaldtunnel ist in bergmännischer Bauweise als 2-gleisiger Tunnel vorgesehen. Er beginnt bei NBS/Gleis 9 km 10+164, anschließend an das Objekt T8 Weichenhalle Hadersdorf - Weidlingau, verläuft auf einer Strecke von ca. 470 m parallel zur Loudonstraße, unterfährt diese und erreicht nach dem Loudonwald und dem Bürgerspitalwald die Wiener Landesgrenze bei km 11+881 (Bauabschnittsende).

Die Tunnellänge beträgt 1717 m. Die Überdeckung beträgt am Beginn 7,0 m, im Bereich der Loudonstraße ca. 36 m und erreicht im Bereich des Bürgerspitalwaldes eine maximale Überlagerung von ca. 116 m.

Die Überdeckung im Bereich der unterfahrenen Gebäude beträgt ca. 15 m bei Loudonstraße ON 1 und ca. 39 m bei Loudonstraße ON 56.

In der nachstehenden Übersicht sind die hinsichtlich der einzelnen Abschnitte durchgeführten Ortsverhandlungen sowie die jeweiligen Genehmigungsbescheide angeführt."

Die Ortsverhandlung sei hinsichtlich des vierten Abschnittes vom 23. bis 25. September 1997 durchgeführt worden. Nach Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides mit hg Erkenntnis vom 10. Oktober 2001, Zl 99/03/0112, habe die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 26. November 2001 Unterlagen über den Bauzustand der Baustelle Verknüpfung Westbahn vorgelegt und mit Eingabe vom 22. Februar 2002 einen Antrag um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für Teile der Objekte B 11, B 20 und T 8 gestellt. Diesem Antrag sei mit Bescheid vom 4. März 2001 stattgegeben worden, wobei diese genehmigten vorgezogenen Maßnahmen lediglich Detailmaßnahmen im Rahmen des gesamten Projektes Lainzer Tunnel - Abschnitt 4 darstellten und eine Beurteilung des Gesamtprojektes unter Einbindung der Öffentlichkeit im Rahmen der folgenden Ortsverhandlung am 24. und 25. April 2002 erfolgt sei.

Nachdem die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 31. Jänner 2002 unter Vorlage ergänzender Projektunterlagen um Weiterführung des Genehmigungsverfahrens für den vierten Abschnitt ersucht und mit einem Schreiben vom 12. März 2002 den Antrag gestellt habe, die in den Einreichunterlagen enthaltene Haltestelle Purkersdorf-Sanatorium nicht im gegenständlichen Projekt mit zu behandeln, habe die belangte Behörde das Ermittlungsverfahren fortgesetzt.

Bereits mit Kundmachung vom 20. Oktober 2001 seien zunächst die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen für die Erlassung der Trassenverordnung dargelegt worden, wobei insbesondere darauf hingewiesen worden sei, dass die Erlassung der Trassenverordnung nach Durchführung eines Verfahrens nach dem HIG samt Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie 85/337/EWG erfolgt sei. Die Trassenverordnungsunterlagen, die

Umweltverträglichkeitserklärung und die ausführliche Begründung für die Entscheidung seien ab 29. Oktober 2001 bis zum Ende des gesamten Verfahrens bei der Gemeinde Wien in mehreren Bezirksämtern sowie bei der belangten Behörde für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Gemäß § 46 Abs 9 UVP-G 2000 sei nach innerstaatlichem Recht keine (neuerliche) Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen, wenn bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG durchgeführt worden sei. Zur Frage, ob die von der HL-AG vorgelegten Projekte bereits im Sinne der genannten Richtlinien einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden seien, habe die belangte Behörde ein Gutachten von DI G und DI K (Büro "f") eingeholt. Auf Grundlage dieses Gutachtens wurden im angefochtenen Bescheid für den vorliegenden Abschnitt "folgende Feststellungen getroffen:

- Die dem Trassenverordnungsverfahren und dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zugrunde liegenden Projekte 'Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn - Lainzer Tunnel' sind im Sinne der Richtlinien ident.
- Vom Projektträger sind die in RL 85/Anhang III und RL 97/Anhang IV jeweils in Verbindung mit Art 5 der bezug habenden Richtlinien geforderten Mindestangaben vorgelegt worden.

(Es wurde gewährleistet, dass die Ergebnisse der Anhörungen und die nach den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien eingeholten Angaben bei Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden (Art 8).

Im Hinblick auf die Verpflichtung nach Art 6 Abs 2 der RL 85 bzw. RL 85 i.d.F. RL 97, wonach es gewährleistet sein muss, dass die oben zitierten Mindestangaben sowie der Genehmigungsantrag der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden muss, ist folgendes auszuführen:

Diese Anforderungen wurden in Österreich zum Zeitpunkt der Einreichung zur TVO (14.12.1992) durch §§ 3 und 4 HLG BGBl Nr 135/1989 idF BGBl Nr 576/1989 geregelt. Die zuständige Behörde für das Trassenverordnungsverfahren war das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - BMÖWV (nunmehr: Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT). Die Einzelheiten über die Durchführung der Anhörung ergeben sich aus den zitierten Rechtsgrundlagen.

Seitens der HL-AG wurde das Trassenverordnungsprojekt am 14.12.1992 bei der Behörde eingereicht, erforderliche Ergänzungsunterlagen wurden vor Durchführung der Auflage vorgelegt. Die Kundmachung erfolgte gemäß dem ho Kundmachungsschreiben vom 3.2.1993 Zl. 211.600/2-II/2/92. In diesem Schreiben wurde ausdrücklich auf Seite 3 unten festgehalten: 'Bezüglich der Bedachtnahme des Bauvorhabens auf die Umweltverträglichkeit wird auf die Mappe 13 verwiesen.'

In der Folge führte die belangte Behörde aus, welche Unterlagen aus dem Trassenverordnungsverfahren öffentlich aufgelegt worden seien; sie legte ua dar, dass die mit Datum 29. Oktober 1993 datierte "Umweltverträglichkeitsuntersuchung - technischer Bericht" bereits Gegenstand der im März 1993 durchgeführten Auflage gewesen sei. Dieser Bericht sei ursprünglich mit 15. Jänner 1993 datiert gewesen und mit Datum vom 29. Oktober 1999 neuerlich ausgefertigt worden, wobei jedoch keine (inhaltlichen) Änderungen vorgenommen worden seien. Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung hielt die belangte Behörde schließlich zusammenfassend Folgendes fest:

"Die Anforderungen der RL 85/337/EWG ... in der Fassung RL 97/11/EG wurden sohin beim bescheidgegenständlichen Projekt vollinhaltlich erfüllt. Im Sinne des ergangenen Erkenntnisses des VwGH vom 6.9.2001, Zl. 99/03/0424-30, sowie der Übergangsbestimmungen der § 46 Abs 4 und 9 UVP-G 2000 wurde sohin die RL 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG bei der Erteilung der spruchgegenständlichen Genehmigung unmittelbar angewendet. Dies konnte auch deshalb erfolgen, weil die RL 85/337/EWG in der Fassung RL 97/11/EG gegenüber der RL 85/337/EWG verschärfte Anordnungen enthält, die aber vollinhaltlich erfüllt wurden."

Im Anschluss daran führte die belangte Behörde die im Zuge des Ermittlungsverfahrens eingeholten Gutachten bzw gutachtlichen Stellungnahmen an, welche gemeinsam mit dem erwähnten Gutachten des Büros "f" (betreffend die Erfüllung der UVP-Richtlinie) und den Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht vor der am 24. und 25. April 2002 durchgeführten Ortsverhandlung aufgelegt und "zum

Bestandteil der Verhandlungsschrift ... erklärt" worden seien. Im

Anschluss an eine eingehende Darstellung der aus den Gutachten im Hinblick auf die vorgebrachten Einwendungen zu ziehenden Schlüsse und ihre rechtliche Beurteilung führte die belangte Behörde zusammenfassend aus:

"Abschließend ist auszuführen, dass sämtliches einer Genehmigung entgegenstehende Vorbringen von Verfahrensparteien nicht geeignet war, die vorliegenden Gutachten zu entkräften und die Behörde zu einer anderen Ansicht gelangen zu lassen. Somit besteht ein Rechtsanspruch der Bauwerberin auf Erteilung der Genehmigung und musste daher die beantragte Genehmigung unter Vorschreibung der aus dem Spruch dieses Bescheides ersichtlichen Auflagen erteilt werden."

Gegen diesen Bescheid erhoben die Beschwerdeführer die vorliegende Beschwerde.

Sie erachten sich durch den angefochtenen Bescheid in ihren Rechten, "dass die verfahrensgegenständliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nur nach Durchführung einer 'de facto-UVP' entsprechend den

Bestimmungen der RL 85/337/EWG idF der RL 97/11/EG erteilt wird, dass eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nur unter den Voraussetzungen der §§ 32 ff EisbG (insbesondere der Voraussetzung gemäß § 35 Abs 3 EisbG) erteilt wird", und "dass in bestehende Rechte iSd § 12 Abs 2 WRG nur unter den gesetzlichen Voraussetzungen eingegriffen wird", als verletzt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung von Gegenschriften durch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erwogen:

1. Parteistellung der Beschwerdeführer

Die Beschwerdeführer sind unstrittig Eigentümer bzw Miteigentümer betroffener Liegenschaften im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG. Als solche sind sie Parteien im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren und konnten einwenden, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihr dadurch erwachsenden Nachteile (vgl § 35 Abs 3 EisbG) oder dass die Durchführung einer rechtlich gebotenen Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben sei (siehe das Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, mit dem die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels aufgehoben wurde, und das den gegenständlichen vierten Abschnitt betreffende Erkenntnis vom 10. Oktober 2001, Zl 99/03/0112).

2. Gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1. Im grundlegenden Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben um den Bau einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke und damit um ein Projekt im Sinne des Anhanges I Z 7 der UVP-RL 85/337/EWG handle, das nach Art 4 Abs 1 der RL einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß den Artikeln 5 bis 10 zu unterziehen ist. Die dieser gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtung zur Durchführung einer UVP entgegenstehende Übergangsbestimmung des § 46 Abs 4 UVP-G, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl Nr 773/1996, - danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für Hochleistungsstrecken nach dem dritten Abschnitt des UVP-G nicht erforderlich, wenn das nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehene Anhörungsverfahren (wie im vorliegenden Fall) bis zum 30. Juni 1994 eingeleitet wurde, wobei eine UVP auch in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren für ein solches Vorhaben nicht durchzuführen ist - habe keine Befreiung von dieser Verpflichtung bewirken können. Gemeinschaftsrechtlich genüge es, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes einer allen Anforderungen der UVP-RL entsprechenden "de facto-Prüfung" unterzogen worden sei.

2.2. Im Hinblick darauf, dass der Genehmigungsantrag im vorliegenden Fall (ebenso wie für den im zitierten Erkenntnis behandelten zweiten Tunnelabschnitt) im April 1996 gestellt bzw im Juni 1996 und in der Folge am 25. Juli 1997 ergänzt wurde, ist die Übergangsregelung der Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-Änderungs-RL) zu beachten. Gemäß Art 3 Abs 2 der UVP-Änderungs-RL findet die UVP-RL weiterhin in der vor dieser Änderung geltenden Fassung Anwendung, wenn vor Ablauf der Umsetzungsfrist (gemäß Art 3 Abs 1 der Richtlinie endete diese am 14. März 1999) "ein Genehmigungsantrag bei der zuständigen Behörde eingereicht" wird. Vor dem Hintergrund dieser Übergangsregelung ist auf den Beschwerdefall die UVP-RL 85/337/EWG in ihrer ursprünglichen Fassung anzuwenden (vgl in Bezug auf den zweiten Abschnitt des Lainzer Tunnels das zitierte Erkenntnis vom 6. September 2001).

2.3. Daran haben die Übergangsbestimmungen zum UVP-G 2000 aus folgenden Gründen nichts geändert:

§ 46 Abs 9 UVP-G in der Fassung der am 11. August 2000 in Kraft getretenen Novelle BGBl I Nr 89/2000 zur Änderung des UVP-G (nunmehr UVP-G 2000) bestimmt, dass das UVP-G 2000 auf Vorhaben, die vor dem genannten Zeitpunkt "nicht vom zweiten oder dritten Abschnitt dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl Nr 773/1996 erfasst waren und für die ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren" vor dem 11. August 2000 eingeleitet wurde, nicht anzuwenden ist, "wenn in den Verfahren die Bestimmungen der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG unmittelbar angewendet werden oder wenn keine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestand". Das gegenständliche Vorhaben, das auf Grund der oben erwähnten Übergangsbestimmung des § 46 Abs 4 UVP-G, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl Nr 773/1996, nicht vom Geltungsbereich des UVP-G (1993) erfasst war, fiel somit grundsätzlich unter die Übergangsbestimmung des § 46 Abs 9 UVP-G 2000. Sowohl die Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens als auch die Stellung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsantrages erfolgten vor dem 11. August 2000.

Der österreichische Gesetzgeber bezweckte mit § 46 Abs 9 UVP-G 2000, dass jene Projekte, die trotz der verspäteten Umsetzung der UVP-Änderungs-RL (durch die Novelle BGBl I Nr 89/2000) einer Umweltverträglichkeitsprüfung in unmittelbarer Anwendung des Gemeinschaftsrechtes unterzogen wurden bzw werden, vom Geltungsbereich des UVP-G 2000 ausgenommen bleiben sollten. Für das gegenständliche Vorhaben bestand eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer UVP nach den Bestimmungen der Richtlinie 85/337/EWG. Nach den Übergangsbestimmungen der UVP-Änderungs-RL 97/11/EG waren für die Umweltverträglichkeitsprüfung dieses Projektes weiterhin die Bestimmungen der Richtlinie 85/337/EWG maßgeblich. Es ist davon auszugehen, dass § 46 Abs 9 UVP-G 2000 an die Durchführung jener UVP anknüpft, die nach dem Gemeinschaftsrecht zum maßgeblichen Zeitpunkt vorgesehen

war. Unter Berücksichtigung der Übergangsregelung des Art 3 Abs 2 der UVP-Änderungs-RL war gemeinschaftsrechtlich die UVP-RL in ihrer ursprünglichen Fassung anzuwenden. Es ist daher das UVP-G 2000 auf das gegenständliche Vorhaben dann nicht anzuwenden, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung unter Beachtung der Richtlinie 85/337/EWG (in ihrer ursprünglichen Fassung) durchgeführt wurde.

Dass die belangte Behörde dennoch geprüft hat, ob für das von der mitbeteiligten Partei vorgelegte Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, die die Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG erfüllt, kann jedoch keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides bewirken, weil ein Vergleich der auf Grund der UVP-Änderungs-RL geltenden Fassung mit der früheren Fassung der RL 85/337/EWG ergibt, dass es durch die Änderungsrichtlinie zu keiner Verminderung der Anforderungen an eine Umweltverträglichkeitsprüfung gekommen ist. Es sind nach der UVP-Änderungs-RL vielmehr zusätzliche Angaben vom Projektträger vorzulegen (vgl etwa Art 5 Abs 3, 4. Gedankenstrich, wonach zusätzlich auch eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen geprüften Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlkriterien vorzulegen sind, sowie Art 3, dritter Gedankenstrich, wonach die Wechselwirkungen zwischen den Auswirkungen eines Projektes auch in Bezug auf "Sachgüter und kulturelles Erbe" zu beschreiben und zu bewerten sind). Weiters sind nach der UVP-Änderungs-RL Angaben und Genehmigungsanträge der Öffentlichkeit binnen einer angemessenen Frist zugänglich zu machen und es ist der betroffenen Öffentlichkeit vor Erteilung der Genehmigung (statt "vor Durchführung des Projekts") Gelegenheit zur Äußerung zu geben (Art 6 Abs 2). Bei den vom Projektwerber vorzulegenden Angaben, welche früher in Anhang III der UVP-RL und nunmehr in deren Anhang IV angeführt sind, ist es zu keiner maßgeblichen Änderung gekommen (einige sprachliche Änderungen gegenüber der Richtlinie 85/337/EWG finden sich nur in der deutschen Fassung (vgl Art 2 Abs 1, Art 5 Abs 2 und die Ersetzung des Wortes "bedeutende" nachteilige Auswirkungen in Anhang III Z 5 - nunmehr Anhang IV Z 5 - durch das Wort "erhebliche" nachteilige Auswirkungen), finden aber in anderen Sprachfassungen - etwa der französischen oder der englischen Fassung der Richtlinie - keinen Niederschlag).

2.4. Der Verwaltungsgerichtshof hat schon im Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, festgehalten, dass Art 2 Abs 2 der Richtlinie 85/337/EWG den Mitgliedstaaten die Bestimmung der Verfahren freistellt, in deren Rahmen die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht ist daher kein Hindernis zu erkennen, die UVP in einem dem Genehmigungsverfahren vorgelagerten Verfahren - im vorliegenden Fall in dem zur Erlassung der Trassenverordnung führenden Verfahren - durchzuführen, sofern damit den Zielen der Richtlinie entsprochen wird.

Wesentliches Ziel der Richtlinie ist es nach Art 2 Abs 1, dass Projekte, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, vor Erteilung der Genehmigung einer Beurteilung in Bezug auf ihre möglichen erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden. Diese Beurteilung hat, wie in der Präambel der Richtlinie 85/337/EWG festgehalten ist, anhand sachgerechter Angaben von Seiten des Projektträgers zu erfolgen, die gegebenenfalls von den Behörden und der betroffenen Öffentlichkeit ergänzt werden können. Bei Projekten, die einer Prüfung unterzogen werden, sind bestimmte Mindestangaben über das Projekt und seine Umweltauswirkungen zu machen. Im Urteil vom 11. August 1995, Rs C-431/92 (Wärme kraftwerk Großkrotzenburg) nennt der EuGH als Ziel der UVP-Richtlinie auch die "Sensibilisierung der Öffentlichkeit" auf Grund konkreter Angaben des Projektträgers.

Nach der Rechtsprechung des EuGH ist die UVP im Fall "mehrstufiger Genehmigungsverfahren" durchzuführen, sobald es möglich ist, sämtliche Auswirkungen zu ermitteln und zu prüfen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat (vgl die Urteile des EuGH vom 7. Jänner 2004, Rs C-201/02, Delena Wells, Rn 53, und vom 11. August 1995, Rs C-431/92, Wärme kraftwerk Großkrotzenburg, Rn 42 ff; siehe auch die hg Erkenntnisse vom 28. Juni 2005, Zl 2004/05/0032, und 14. Oktober 2003, Zl 2001/05/1171). Sieht etwa das nationale Verfahren ein (mehrstufiges) Genehmigungsverfahren vor, in dem zunächst eine Grundsatzentscheidung ergeht und sodann eine Durchführungsentscheidung getroffen wird, die nicht über die in der Grundsatzentscheidung festgelegten Vorgaben hinausgehen darf, sind die Auswirkungen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat, im Verfahren zum Erlass der Grundsatzentscheidung zu ermitteln und zu prüfen. Nur dann, wenn diese Auswirkungen erst im Verfahren zum Erlass der Durchführungsentscheidung ermittelt werden können, ist die Prüfung in diesem Verfahren durchzuführen (Urteil des EuGH vom 7. Jänner 2004, Delena Wells, Rn 52).

Daran, dass im Fall mehrstufiger Genehmigungsverfahren die UVP in einem dem eigentlichen Genehmigungsverfahren vorgelagerten Verfahren durchgeführt werden kann, hat sich auch durch die Richtlinie 97/11/EG nichts geändert. In der nunmehr geltenden, durch die Öffentlichkeitsbeteiligungs-Richtlinie 2003/35/EG vom 26. Mai 2003 neuerlich geänderten - für den vorliegenden Fall nicht maßgeblichen - Fassung des Art 6 Abs 2 und 4 der UVP-Richtlinie, wird sogar ausdrücklich festgehalten, dass die Öffentlichkeit möglichst "frühzeitig" über umweltbezogene Entscheidungsverfahren zu informieren und der betroffenen Öffentlichkeit "frühzeitig" Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist.

Mit der Frage, welche Angaben für eine der UVP-RL entsprechende Prüfung notwendig sind, wenn die Genehmigung eines Vorhabens nicht im Rahmen eines behördlichen Genehmigungsverfahrens erfolgt, sondern durch einen Gesetzgebungsakt, hat sich der EuGH in seinem Urteil vom 19. September 2000, Rs C-287/98, Linster (Saar-Autobahn), auseinandergesetzt. Diesem Urteil kann in Bezug auf die Genehmigung einer

Autobahnverbindung durch einen Gesetzgebungsakt entnommen werden, dass eine der UVP-RL entsprechende Prüfung voraussetzt, dass der Gesetzgeber über Angaben verfügt, die denen gleichwertig sind, welche der zuständigen Behörde im Rahmen eines behördlichen Genehmigungsverfahrens vorzulegen wären. Nach dem EuGH lasse sich nicht ausschließen, dass die Zwecke der Richtlinie in Sonderfällen beachtet werden, auch wenn die Trasse einer zu bauenden Autobahn im Gesetzgebungsakt nicht festgelegt werde. Dies könne dann der Fall sein, wenn mehrere Varianten dieser Trasse im Einzelnen auf der Grundlage der vom Projektträger vorgelegten, gegebenenfalls von den Behörden und der Öffentlichkeit, die von dem Projekt möglicherweise betroffen sind, ergänzten Angaben geprüft wurden, und diese Varianten nach Auffassung des Gesetzgebers gleichwertige Auswirkungen auf die Umwelt haben (Urteil vom 19. September 2000, Rn 58). Stehen hingegen jene Bedingungen des zu genehmigenden Projektes, die Einflüsse auf die Umwelt haben können, zum Zeitpunkt der Durchführung der Prüfung noch nicht zur Gänze fest, so könnten mit einer in einem solchen Verfahrensstadium durchgeführten Prüfung die Ziele der Richtlinie nicht erreicht werden (vgl die Ausführungen in den Schlussanträgen des Generalanwaltes Leger in der Sache Delena Wells vom 25. September 2003, Rn 52; siehe auch das Urteil des EuGH vom 16. Dezember 1999, Rs C-435/97, World Wildlife Fund ua (Flughafen Bozen), Rn 55 ff).

Eine im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht daher den gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung jene Bedingungen des Vorhabens, die (erhebliche) Auswirkungen im Sinne des Art 2 Abs 1 UVP-RL auf die Umwelt haben können, feststanden und die Prüfung die vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 6. September 2001, Zl 99/03/0424, festgehaltenen, für eine der Richtlinie entsprechende "de facto-Prüfung" maßgeblichen Voraussetzungen erfüllt (vgl zur Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen durch eine außerhalb eines Verfahrens nach dem österreichischen UVP-G stattfindende "de facto-Prüfung" aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch die Erkenntnisse vom 14. Oktober 2003, Zl 2001/05/1171, und 28. Juni 2005, Zl 2004/05/0032; siehe zur Rechtsprechung auch Berger, UVP - Parteistellung und Öffentlichkeitsbeteiligung, in: Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2006, 125 f, 135 ff).

Eine den gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechende "de facto-Prüfung" im Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung setzt - wie im zitierten Erkenntnis vom 6. September 2001 festgehalten - insbesondere die Identität der den Trassenverordnungsverfahren und dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu Grunde liegenden Projekte, die Vorlage der in Art 5 Abs 2 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 85/337/EWG angeführten Mindestangaben durch den Projektträger sowie, dass diese und der Genehmigungsantrag der Öffentlichkeit gemäß Art 6 Abs 2 zugänglich gemacht wurden, voraus. Ferner muss der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben werden, sich vor Erteilung der Genehmigung dazu zu äußern (Art 6 Abs 2) und es muss gewährleistet sein, dass die Ergebnisse der Anhörungen und die nach den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie eingeholten Angaben beim Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden (Art 8 UVP-RL).

2.5. Da die Beschwerdeführer in erster Linie geltend machen, dass eine den Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG entsprechende "de facto-UVP" nicht stattgefunden habe, ist zunächst darauf einzugehen, wie die vom Projektträger nach der Richtlinie vorzulegenden Angaben beschaffen sein müssen, um den gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen zu genügen.

In Bezug auf die vorzulegenden Angaben ist zu beachten, dass gemäß Art 5 Abs 1 der Richtlinie 85/337/EWG die im Anhang III genannten Angaben in jener Form vorzulegen waren, von der die Behörde der Ansicht ist, dass diese in einem bestimmten Stadium des Genehmigungsverfahrens und in Anbetracht der besonderen Merkmale des Vorhabens und der möglicherweise beeinträchtigten Umwelt von Bedeutung sind, und sie der Auffassung ist, dass vom Projektträger unter Berücksichtigung des Kenntnisstandes und der Prüfungsmethoden billigerweise verlangt werden kann, dass er die Angaben zusammenstellt. Die in Anhang III der UVP-RL 85/337/EWG im Einzelnen angeführten Angaben sind "in geeigneter Form" vorzulegen (Art 5 Abs 1) und enthalten (in der ursprünglichen Fassung der Richtlinie) "gegebenenfalls" eine "Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen" (vgl Anhang III Z 2).

Art 5 Abs 2 der Richtlinie sieht vor, dass die vom Projektträger gemäß Abs 1 vorzulegenden Angaben

"mindestens Folgendes (umfassen):

- eine Beschreibung des Projekts nach Standort, Art und Umfang;
- eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen bedeutende nachteilige Auswirkungen vermieden, eingeschränkt und soweit möglich ausgeglichen werden sollen;
- die notwendigen Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptwirkungen, die das Projekt voraussichtlich für die Umwelt haben wird;
- eine nichttechnische Zusammenfassung der unter dem ersten, zweiten und dritten Gedankenstrich genannten Angaben."

Über die Form, in der die Angaben im Sinne des Art 5 Abs 1 in Verbindung mit Anhang III der RL 85/337/EWG bzw die Mindestangaben gemäß Art 5 Abs 2 vorzulegen sind, enthält die Richtlinie über die oben angeführten Bestimmungen (die "Beschreibungen" und "Angaben" verlangen) hinaus keine Vorschriften, die dem Projektträger konkret vorschreiben würden, in welcher Form diese Angaben vorzulegen sind. Jedenfalls auf Grundlage der UVP-RL darf daher vom Projektwerber die Vorlage von (wissenschaftlichen) Gutachten grundsätzlich nicht verlangt werden (vgl in diesem Sinne auch in Bezug auf die Umwelterklärung nach § 6 des österreichischen UVP-G Raschauer, Kommentar zum UVP-G (1995) Rz 2 zu § 6; Altenburger/Wojnar, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (2005) Rz 168). Zweifellos müssen aber die von der Richtlinie geforderten Beschreibungen und Angaben nachvollziehbar und in sich schlüssig sein, um den Zielen der Richtlinie - Prüfung von Vorhaben, bei denen insbesondere auf Grund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, in Bezug auf ihre Auswirkungen vor Erteilung der Genehmigung, wobei auch eine Sensibilisierung der Öffentlichkeit bezweckt wird - gerecht werden zu können. Die vom Projektwerber vorzulegenden Beschreibungen und Angaben müssen auf Grund des von der Richtlinie verfolgten Zieles der Einbeziehung der Umweltangaben in das Genehmigungsverfahren geeignet sein, im Genehmigungsverfahren berücksichtigt zu werden. Sie müssen daher auch grundsätzlich auf Unterlagen beruhen, die in nachvollziehbarer Weise die (erheblichen) Auswirkungen auf die Umwelt identifizieren, die daraus resultierenden Effekte quantifizieren und eine Interpretation dieser Effekte vornehmen (vgl in diesem Sinne bereits - auf den damals vorliegenden Entwurf zur UVP-Richtlinie Bezug nehmend - Schäfer, Methodische Aspekte der Umweltverträglichkeitsprüfung, Seminar Umweltverträglichkeitsprüfung 17./18. November 1983, herausgegeben vom Institut für Umweltforschung und vom Österreichischen Bundesinstitut für Gesundheitswesen (1984) 123 ff, 140). Die UVP muss insofern "vollständig" sein, als sie zumindest zu jedem der in Art 5 Abs 2 UVP-RL angeführten Themen in einer Weise Stellung nehmen muss, die als befundmäßige Grundlage für eine Begutachtung verwendbar und verwertbar ist (vgl zum österreichischen UVP-G Altenburger/Wojnar, aaO, Rz 169).

Ausgehend davon, dass die Verfahrensparteien geltend machen können, dass eine rechtlich gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens unterblieben sei, ist in die Beurteilung, ob das Vorhaben einer UVP unterzogen wurde, nicht nur der Bereich der Liegenschaften der jeweiligen Beschwerdeführer einzubeziehen, sondern vielmehr (jedenfalls grundsätzlich) das gesamte Vorhaben, also die gesamte mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte Strecke, weil damit die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte Projekt überhaupt in Frage gestellt wird (vgl in diesem Sinne das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Oktober 2003, Zl 2003/06/0078).

Von den Beschwerdeführern ist aber andererseits zu verlangen, dass sie im Einzelnen darlegen, warum und inwieweit die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung der Richtlinie nicht entsprochen habe (vgl das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 3. März 1998, VfSlg 15.108, sowie aus der Rechtsprechung des EuGH die Urteile vom 11. August 1995, Rs C-431/92, Wärmekraftwerk Großkrotzenburg, und vom 29. April 2004, Rs C-117/02, Kommission/Portugal). Da die Vorschriften der Richtlinie im Wesentlichen prozessualen Charakter haben (vgl etwa den Schlussantrag des Generalsanwalts Elmer in der Sache Wärmekraftwerk Großkrotzenburg vom 21. Februar 1995, Rn 35), ist auch zu verlangen, dass die Beschwerdeführer die Relevanz von behaupteten Mängeln der Umweltverträglichkeitsprüfung darlegen. Sie haben daher auszuführen, inwieweit die Behörde bei Einhaltung der UVP-Richtlinie zu einem anderen Verfahrensergebnis hätte kommen können.

3. *Zum Beschwerdepunkt des Fehlens einer den Anforderungen der UVP-Richtlinie entsprechenden "de facto-Prüfung"*

Die Beschwerdeführer begründen das Fehlen einer den Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG entsprechenden "de facto-UVP" damit, dass die den Trassenverordnungsverfahren zugrunde liegende Umweltverträglichkeitserklärung und jenes Projekt, das mit dem angefochtenen Bescheid genehmigt wurde, nicht ident seien, der Genehmigungsantrag nicht entsprechend der UVP-RL der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sei, die Umweltverträglichkeitsuntersuchung erhebliche inhaltliche und methodische Mängel aufgewiesen habe und darin bestimmte Angaben des Projektwerbers gefehlt hätten, das dem Trassenverordnungsverfahren zugrunde liegende und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung behandelte Projekt gegenüber dem genehmigten Projekt eine "weitaus geringere Planungstiefe" aufgewiesen habe und den Beschwerdeführern kein Parteiengehör zur Frage der Einhaltung der gemeinschaftsrechtlich gebotenen "de facto-UVP" eingeräumt worden sei.

Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid dargestellt, dass die nach der UVP-RL gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Verfahrens zur Erklärung der gegenständlichen Strecke zur Hochleistungsstrecke (Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn ("Lainzer Tunnel") im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien - St. Pölten, BGBl Nr 824/1993) durchgeführt wurde. Gemäß § 4 Abs 3 des Hochleistungsstreckengesetzes (HlG), BGBl Nr 135/1989, ist in dem vom Eisenbahnunternehmen aufzustellenden Projektsentwurf auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis

zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden.

Die belangte Behörde ist davon ausgegangen, dass dem Ziel der Richtlinie, bei Projekten wie dem vorliegenden eine Ermittlung und Prüfung der Auswirkungen vorzunehmen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat, entsprochen wurde. Sie hat sich dabei in erster Linie auf das von ihr nach Aufhebung des (ersten) eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheides vom 26. Juni 1998 in Auftrag gegebene Gutachten von DIG und DIK (Büro "f") vom 14. Februar 2002 gestützt, mit dem eine Überprüfung der Trassenverordnungsunterlagen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/11/EG vorgenommen wurde.

In diesem Gutachten setzten sich die Sachverständigen eingehend mit den Angaben, die die mitbeteiligte Partei im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens vorgelegt hat, auseinander und kamen - wie von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid dargestellt - zu dem Schluss, dass die Trassenverordnungsunterlagen samt Umweltverträglichkeitsuntersuchung "unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale des konkreten Projektes (vorwiegend Tunnel) alle in der RL 85 sowie auch der in der RL 97 enthaltenen inhaltlichen Anforderungen an die Angaben der Projektträger" erfüllten. Weiters halten die Sachverständigen fest, dass sich die mitbeteiligte Partei im Rahmen der Erstellung des Bauentwurfes mit allen Stellungnahmen, die im Anhörungsverfahren (das im Rahmen des Trassenverordnungserlassungsverfahrens gemäß § 4 HLG durchgeführt wurde) eingebracht wurden, fachlich entsprechend auseinander gesetzt habe und dass "sowohl die Ergebnisse der Trassenverordnungsunterlagen samt Umweltverträglichkeitsuntersuchung als auch die eingelangten Stellungnahmen" bei der Erarbeitung des Bauentwurfes für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren berücksichtigt wurden. Die Sachverständigen bejahten auch die Identität der dem Trassenverordnungsverfahren und dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zugrunde liegenden Projekte, wobei sie festhielten, dass nur geringfügige Änderungen des Trassenverlaufes erfolgt seien und die "wesentlichen Merkmale der Ausführung (Anlagenverhältnisse, Entwurfsgeschwindigkeit, Bauweise, Querschnitt, betriebliche Verknüpfung, Haltestellen, Querungen)" beibehalten worden seien. Die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen des im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren behandelten Vorhabens gegenüber jenem Projekt, das der Trassenverordnung zu Grunde lag, seien "im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von geringer Bedeutung, unbedeutend oder von positiver Auswirkung".

Wie oben dargelegt, ist aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht kein Hindernis zu erkennen, die UVP in einem dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren vorgelagerten Verfahren durchzuführen, sofern damit den Zielen der Richtlinie entsprochen wird. Die von der mitbeteiligten Partei im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung vorgelegte "Umweltverträglichkeitsuntersuchung" vom 15. Jänner 1993 (Einlage 13 der Unterlagen zur Trassenverordnung gemäß § 3 HLG) umfasst eine Darstellung der Untersuchungsmethodik, eine Beschreibung des Bauvorhabens, eine Wirkungsanalyse und eine Zusammenfassung der Ergebnisse sowie Zusammenfassungen der im Rahmen der UVP berücksichtigten Gutachten, eine Beurteilung des Projektes aus der Sicht des Landschaftsschutzes und Stadtbildes und eine Zusammenfassung der "Variantenuntersuchung 1990/1991". In den Trassenverordnungsunterlagen sind darüber hinaus die vollständigen von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Gutachten hinsichtlich Luftschall (Einlage 9), Körperschall (Einlage 10), Geologie und Hydrogeologie (Einlage 11) und magnetischer Felder durch den Bahnbetrieb (Einlage 12) sowie eine technische Beschreibung des Bauvorhabens, eine textliche und planliche Darstellung des Trassenverlaufes mit Lageplänen, Längenschnitten und charakteristischen Querprofilen, ein Katasterplan und ein Grundstücksverzeichnis enthalten.

Diese Angaben sind ohne Zweifel in das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren eingeflossen, in dem die belangte Behörde das Projekt und die dagegen vorgebrachten Einwendungen umfassend, unter Heranziehung von siebzehn Gutachten bzw gutachtlichen Stellungnahmen (vgl Seite 14 und 15 der Verhandlungsschrift vom 24. und 25. April 2002), geprüft hat. Ob mit der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsuntersuchung und den weiteren im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren gesetzten Verfahrensschritten den gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung entsprochen wurde oder ob die UVP von den Beschwerdeführern geltend gemachten Mängel aufweist, wird im Folgenden geprüft.

3.1. Fehlende Projektidentität

Die Beschwerdeführer behaupten, dass die im Trassenverordnungsverfahren untersuchte Trasse ca 1,4 km vor der Wiener Stadtgrenze ende, während die genehmigte Trasse bis zur Stadtgrenze reiche. Diese 1,4 km seien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden. Weiters sei nach Erlassung der Trassenverordnung die Gleisführung in mehreren Bereichen geändert und eine Projektergänzung durch Notausstiege vorgenommen worden; diese Änderungen - insbesondere die "Änderung, wie sie in Bauabschnitt W 5 stattgefunden hat" - könnten "keinesfalls als geringfügig angesehen werden".

Wie dem vorgelegten Verwaltungsakt zu entnehmen ist, wurde zwar in der der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu Grunde liegenden Körperschalluntersuchung des Sachverständigen Univ.- Prof. Dr. S vom 10. Dezember 1992 (Einlage 10 der Unterlagen zur Trassenverordnung) nur ein Teil der

Trasse des Lainzer Tunnels (HL-Strecke/1. Baustufe) behandelt, hingegen werden im technischen Bericht von S & Partner vom 3. November 1992 (Einlage 1 der Unterlagen zur Trassenverordnung) wie auch in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sowohl die HL-Strecke/1. Baustufe als auch die HL-Strecke-Endausbau, welche bis zur Wiener Landesgrenze reicht, behandelt. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 15. Jänner 1993 hat - wie aus den darin enthaltenen Plänen ersichtlich - die gesamte Neubaustrecke des Lainzer Tunnels und auch den von den Beschwerdeführern angesprochenen Abschnitt mit der Abschnittsbezeichnung "W 5", in dem die Trasse zur Gänze in einem Tunnel geführt wird, behandelt. Für den zuletzt genannten Bereich wird im Rahmen der "Wirkungsanalyse Westbereich" (Plan-Nr 13.4 der Umweltverträglichkeitsuntersuchung) festgehalten, dass die Auswirkungen bezüglich Lärm und Erschütterungen unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegen werden. Dass sich die Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht auf den gesamten im Beschwerdefall genehmigten Abschnitt des Lainzer Tunnels bezogen hätte, trifft daher nicht zu.

In Bezug auf die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Änderung der Gleisführung ist in dem in Rede stehenden Abschnitt W 5 eine Verschiebung der Trasse um 59,8 m erfolgt. Wie sich aus dem vorgelegten Verwaltungsakt weiter ergibt, ist diese Änderung des Vorhabens durch Vorlage eines Berichts "Weiterführung der Einreichung; technischer Bericht - Ergänzung Verkehrsprojekt" vom 11. März 2002 erfolgt. Diese Projektunterlage, die die von der mitbeteiligten Partei im Bauentwurf vorgenommenen Änderungen beschreibt, wurde - wie aus der den Beschwerdeführern zugestellten Verhandlungskundmachung vom 21. März 2002 ersichtlich ist - vor der am 23. und 24. April 2002 durchgeführten Genehmigungsverhandlung öffentlich aufgelegt.

Die Identität des der UVP zu Grunde liegenden und des schließlich genehmigten Projektes wäre im Falle einer räumlichen Verschiebung des Projektes dann zu verneinen, wenn die Lage eines Bauvorhabens so verändert wäre, dass die umweltrelevanten Auswirkungen anders zu beurteilen wären (vgl in diesem Sinne etwa das in Bezug auf die Bindungswirkung eines Feststellungsbescheides nach § 3 UVP-G ergangene hg Erkenntnis vom 28. Juni 2005, Zl 2003/05/0091). Dass dies bei der im vorliegenden Fall vorgenommenen Verschwenkung der Tunneltrasse der Fall wäre, haben die Beschwerdeführer in ihrer Beschwerde nicht aufgezeigt.

Im betreffenden Bereich wird die Trasse zur Gänze unterirdisch geführt. Die Beschwerdeführer haben nicht konkret dargelegt, welche im Hinblick auf erhebliche Umweltauswirkungen veränderte Beurteilung aus der eine Verschiebung der unterirdisch geführten Trasse um weniger als 100 m bewirkenden Änderung folgen sollte (vgl auch § 3 Abs 1 HLG, wonach es sich in diesem Fall um eine "Trassenänderung geringeren Umfangs" handelt).

Im Hinblick darauf, dass gemäß § 3 Abs 2 HLG der Verlauf der Trasse in der Trassenverordnungsverordnung mit einem bis zu 150 m breiten Geländestreifen für den Bahnkörper festgelegt werden kann, die in den Trassenverordnungsunterlagen enthaltene Umweltverträglichkeitsuntersuchung keine Einschränkung in Bezug auf die Breite des untersuchten Geländestreifens enthält und auch das durchgeführte eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren nicht ergeben hat, dass auf Grund der vorgenommenen Verschwenkung des Tunnels andere als die in der Umweltverträglichkeitsprüfung erwähnten Maßnahmen gegen Lärm und Erschütterung gesetzt werden müssten, ist für den Verwaltungsgerichtshof nicht ersichtlich, dass die in Rede stehende Trassenverschiebung eine veränderte Beurteilung der erheblichen Umweltauswirkungen des Projektes bedingen könnte.

In Bezug auf die zusätzlichen Notausstiege ist festzuhalten, dass die im genehmigten Projekt vorgesehenen - einer Erhöhung des Sicherheitsstandards dienenden - Notausstiege ebenfalls in den vor der Genehmigungsverhandlung aufgelegten Unterlagen vom 11. März 2002 enthalten sind. Der Flächenverbrauch durch die zusätzlichen Notausstiege ist im Verhältnis zum Gesamtprojekt von untergeordneter Bedeutung, wobei die Beschwerdeführer nicht vorgebracht haben, dass sie vom Bedarf an Grund und Boden für diese Notausstiege betroffen seien und dass es durch den für die Notausstiege allenfalls zusätzlich erforderlichen Bedarf an Grund und Boden zu Auswirkungen komme, die für die Umwelt relevant wären. Die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Gefährdung der Anrainer durch Rauchgas und toxische Gase im Falle eines Unfalles ist nach dem im Genehmigungsverfahren erstatteten Gutachten und den in der Genehmigungsverhandlung am 25. April 2002 getroffenen Aussagen des Sachverständigen für den Fachbereich Tunnelsicherheit, denen die Beschwerdeführer im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens insofern nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten sind, nicht gegeben, weil die Notausstiege durch brandschutzsichere, dichte Schleusen vom eigentlichen Tunnelbauwerk getrennt und mit einer Überdruckbelüftung versehen sind. Es ist daher nicht zu erkennen, dass mit dem Austritt giftiger Gase aus den Notausstiegen gerechnet werden müsste.

Der Verwaltungsgerichtshof geht daher davon aus, dass die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Änderungen des genehmigten Projektes die Identität der dem Trassenverordnungsverfahren und dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu Grunde liegenden Projekte hinsichtlich des gegenständlichen

4. Abschnittes des Lainzer Tunnels nicht beeinträchtigt haben. Es ist daher von der Identität des der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu Grunde liegenden Projektes und des mit dem angefochtenen Bescheid genehmigten Projektes auszugehen.

3.2. Fehlender Genehmigungsantrag

Die Beschwerdeführer machen geltend, dass der Genehmigungsantrag, welcher bei Erlassung der Trassenverordnung noch gar nicht vorgelegen sei, nicht entsprechend Art 6 Abs 2 der UVP-RL gemeinsam mit den Angaben im Sinne des Art 5 Abs 2 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sei.

Ausgehend davon, dass nach der oben zitierten Rechtsprechung des EuGH wie auch des Verwaltungsgerichtshofes die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend der UVP-Richtlinie auch in einem dem Genehmigungsverfahren vorgelagerten Stadium durchgeführt werden kann und zu diesem Zeitpunkt der Genehmigungsantrag, der dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren zugrunde liegt, noch nicht notwendigerweise vorliegen muss, ist nicht zu erkennen, dass den Zielen der Richtlinie nicht entsprochen wäre, wenn der Öffentlichkeit zunächst nur die Angaben nach Art 5 der Richtlinie zugänglich gemacht werden, die ohnehin unter anderem eine Beschreibung des Projekts nach Standort, Art und Umfang sowie eine "Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Projekts und des Bedarfs an Grund und Boden" (vgl Art 5 Abs 2 und Anhang III der Richtlinie 85/337/EWG) enthalten müssen. Im vorliegenden Fall war durch die planlichen Darstellungen und die Beschreibungen des Projektes, die in den Trassenverordnungsunterlagen enthalten sind, für die Öffentlichkeit klar, welches Projekt die mitbeteiligte Partei durchzuführen beabsichtigte. Im Hinblick auf die planlichen Darstellungen (einschließlich Katasterplänen) zweifelt der Verwaltungsgerichtshof auch nicht daran, dass eine allfällige Betroffenheit von dem Projekt schon auf Grundlage der in Rede stehenden Unterlagen erkennbar war und es damit der betroffenen Öffentlichkeit auch gemäß Art 6 Abs 2 der Richtlinie möglich war, sich zu diesem konkreten Projekt zu äußern.

Im vorliegenden Fall erfolgte die endgültige Bestimmung des Trassenverlaufes, wie bei Hochleistungsstrecken vorgesehen, nicht im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens, sondern es wurde der endgültige Verlauf der Gleise - innerhalb des nach § 3 HIG festgelegten Geländestreifens - erst im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren festgelegt. Der Verwaltungsgerichtshof geht daher davon aus, dass ein konkreter, das Projekt in allen Einzelheiten der geplanten Ausführung darlegender Antrag erst mit der Einleitung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens vorlag (vgl in diesem Sinne die Erkenntnisse vom 9. September 2001, ZI 99/03/0424, und vom 16. April 2004, ZI 2001/10/0156).

Art 6 Abs 2 der Richtlinie verlangt, dass "der Öffentlichkeit jeder Genehmigungsantrag sowie die nach Art 5 eingeholten Informationen zugänglich gemacht werden". Nach Art 6 Abs 3 UVP-RL werden die Einzelheiten der Unterrichtung unter Anhörung der Öffentlichkeit von den Mitgliedstaaten festgelegt, wobei die Mitgliedstaaten unter anderem "geeignete Fristen für die verschiedenen Phasen des Verfahrens festsetzen (können), damit gewährleistet ist, dass binnen angemessenen Fristen ein Beschluss gefasst wird". Die Richtlinie schreibt nicht vor, dass die Angaben des Projektträgers und der Genehmigungsantrag notwendigerweise gleichzeitig zu veröffentlichen sind. Eine der Richtlinie entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung setzt aber - auch wenn die Angaben nach Art 5 zulässigerweise bereits vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden - voraus, dass jedenfalls auch der Genehmigungsantrag selbst veröffentlicht und der betroffenen Öffentlichkeit gemäß Art 6 Abs 2 zweiter Gedankenstrich Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern.

Im vorliegenden Fall wurde der dem Baugenehmigungsverfahren zugrunde liegende Genehmigungsantrag einschließlich der nach Aufhebung des im ersten Rechtsgang erlassenen Genehmigungsbescheides vorgenommenen Änderungen mit der Kundmachung der für den 24. und 25. April 2002 anberaumten mündlichen Verhandlung öffentlich aufgelegt. Wie der Verhandlungsschrift und dem vorgelegten Verwaltungsakt zu entnehmen ist, wurden neben den (neuerlich öffentlich aufgelegten) Trassenverordnungsunterlagen (einschließlich Umweltverträglichkeitsuntersuchung) der zur Genehmigung eingereichte Bauentwurf mit den im zweiten Rechtsgang vorgenommenen Änderungen und den ergänzend vorgelegten Entwurfsunterlagen, die erstellten Sachverständigengutachten sowie (neuerlich) eine bereits im Dezember 2001 aufgelegte Kundmachung vom 18. Dezember 2001 bei der belangten Behörde, den Magistratischen Bezirksämtern für den 13. und 14. Bezirk und der Stadtgemeinde Purkersdorf zur allgemeinen Einsicht aufgelegt. Die Kundmachung der Verhandlung und die vorangegangene Kundmachung vom 18. Dezember 2001 (mit der die belangte Behörde "im Hinblick auf die Verpflichtung aus Artikel 9 der Richtlinie 85/337/EWG und um den Verfahrensparteien eine Vorbereitung zu dieser Frage zu erleichtern", eine Zusammenfassung des Verfahrensganges und rechtliche Schlussfolgerungen bekannt gemacht hatte) wurden an der Amtstafel der genannten Magistratischen Bezirksämter und der Stadtgemeinde Purkersdorf in ortsüblicher Weise kundgemacht. Darüber hinaus wurde die Kundmachung vor der Genehmigungsverhandlung zahlreichen Parteien, darunter auch sämtlichen Beschwerdeführern, zugestellt.

Durch diese Vorgangsweise war es der betroffenen Öffentlichkeit zweifellos möglich, in einer dem Art 6 Abs 2 der UVP-RL entsprechenden Weise vor der Durchführung bzw Genehmigung des Projektes nicht nur zu den vom Projektträger gemachten Angaben, sondern auch zum Genehmigungsantrag Stellung zu nehmen. Zusätzlich zu den zahlreichen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens schon abgegebenen Stellungnahmen hatte die betroffene Öffentlichkeit daher vor Erteilung der Genehmigung nochmals die Möglichkeit, zum Projekt und zum Genehmigungsantrag Stellung zu nehmen, wovon die Beschwerdeführer im Rahmen der Genehmigungsverhandlung auch Gebrauch gemacht haben.

Es kann somit entgegen den Beschwerdeausführungen nicht davon ausgegangen werden, dass der Öffentlichkeit nicht klar gewesen wäre, welches Projekt zur Genehmigung beantragt worden war, zumal die

Beschwerdeführer auch nicht aufgezeigt haben, welche weiteren Einwendungen gegen das Projekt von ihnen erhoben worden wären, wenn der Genehmigungsantrag oder andere Unterlagen zu einem anderen (früheren) Zeitpunkt kundgemacht worden wären.

3.3. Inhaltliche und methodische Mängel der Umweltverträglichkeitsuntersuchung

Die Beschwerdeführer bringen vor, dass die Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 15. Jänner 1993, welche im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens öffentlich aufgelegt worden ist, mit der im Akt befindlichen Fassung vom Oktober 1993 "nicht wortgleich" sei. Die letztgenannte Fassung sei nicht öffentlich aufgelegt worden. In der dem Trassenverordnungsverfahren zugrunde gelegten Umweltverträglichkeitsuntersuchung fehle eine Untersuchung der Auswirkungen auf den Menschen, auf Biotope und Ökosysteme sowie auf Kulturgüter und archäologische Schätze; ebenso fehle eine "Darstellung der Interdependenzen zwischen den erhobenen Umweltbefunden". Abgesehen davon trenne die Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht klar zwischen Sachverhalten und Meinungen und es sei keine Unterscheidung zwischen Befund und Gutachten erkennbar. Es fehle ein Vergleich der Auswirkungen des Projekts mit den wichtigsten anderen geprüften Varianten. Es fehle ein Betriebsprogramm, was aber Voraussetzung für die Beschreibung der erwarteten Rückstände und Emissionen wäre. Sämtliche aufgelegten Dokumente seien von Technikern erstellt worden und es liege kein Gutachten eines Mediziners oder Geologen vor. Es fehlten Untersuchungen über die Lärmentwicklung im Tunnelbereich sowie Ausführungen darüber, mit welchen baulichen Maßnahmen die zulässigen Körperschallwerte im Abschnitt T 1 eingehalten würden. Außerdem enthalte die Umweltverträglichkeitsuntersuchung hinsichtlich Erschütterungen und Körperschall die Aussage, diesbezüglich sei "nur eine punktuelle Beurteilung möglich". Da die Beurteilung von der noch im Detail festzulegenden Bauausführung abhängt, habe im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens noch keine "sinnvolle UVP" durchgeführt werden können. Die Schutzgebiete nach dem Wiener Naturschutzgesetz seien nicht berücksichtigt worden und es sei keine genaue Bestandsaufnahme von Flora und Fauna erfolgt.

Die im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens öffentlich aufgelegte Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 15. Jänner 1993 unterscheidet sich von der von den Beschwerdeführern angesprochenen, ebenfalls im vorgelegten Verwaltungsakt befindlichen Fassung vom Oktober 1993 nur unwesentlich. Erhebliche nachteilige Auswirkungen, die nicht schon in der ersten Fassung enthalten gewesen wären, werden in der späteren Fassung jedenfalls nicht behandelt. Es ist aus dem angefochtenen Bescheid auch nicht ersichtlich, dass die belangte Behörde sich bei der Prüfung der Einhaltung der Vorgaben der UVP-Richtlinie nicht ohnehin auf die ursprüngliche Fassung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 15. Jänner 1993 gestützt hätte. Die Beschwerdeführer zeigen im Übrigen auch nicht auf, welche Änderungen, die für die Beurteilung der Umweltauswirkungen wesentlich sein könnten, die Fassung vom Oktober 1993 enthalte und wie sich diese allfälligen Änderungen auf das Verfahrensergebnis ausgewirkt haben sollen.

Die bei der vorliegenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Einlage 13 der Unterlagen des Trassenverordnungsverfahrens) gewählte Methodik orientierte sich - wie darin eingangs ausgeführt wird - an der zum Zeitpunkt der Erstellung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung bereits vorliegenden Regierungsvorlage zu dem in der Folge erlassenen Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (BGBl Nr 697/1993). In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) wird als Aufgabe dieser Prüfung genannt, "unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die 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 Biotope 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 oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile allfälliger praktikabler Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile von Standort oder Trassenvarianten darzulegen."

Als für die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge maßgebliche Zielsetzungen bezeichnete die Umweltverträglichkeitsuntersuchung die folgenden:

- "1. der Schutz der menschlichen Gesundheit;
2. die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Grundlage allen Lebens;

3. die Erhaltung oder Verbesserung der Umweltbedingungen als Beitrag zur Lebensqualität;
4. die Erhaltung der Artenvielfalt und der Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems."

In der "Umweltverträglichkeitsuntersuchung" wird weiter ausgeführt, es werde "auf Basis der durchgeführten Erhebungen, Untersuchungen, Berechnungen und Bewertungen im Rahmen der UVU" in Form einer "vereinfachten Wirkungsanalyse eine Bewertung der durch das Bauvorhaben hervorgerufenen Umweltauswirkungen" durchgeführt. Wie bereits oben ausgeführt, besteht die vorliegende Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht nur aus der genannten Einlage 13 der Unterlagen des Trassenverordnungsverfahrens samt den darin enthaltenen Zusammenfassungen von Gutachten, sondern es müssen ihr auch die ausführlichen Gutachten aus den genannten Bereichen zugerechnet werden, die ebenfalls Bestandteil der Trassenverordnungsunterlagen sind. Dazu gehören neben einem technischen Bericht, zahlreichen Lageplänen, Längenschnitten und Querprofilen, dem Katasterplan mit dem eingezeichneten Geländestreifen gemäß § 3 Abs 2 HIG und einem Grundstücksverzeichnis auch die vollständigen, in der Einlage 13 nur teilweise enthaltenen Angaben betreffend Luftschalluntersuchung (Einlage 9) und Körperschalluntersuchung (Einlage 10) sowie das geotechnisch-geohydrologische Gutachten (Einlage 11) und die Untersuchung über magnetische Felder durch den Bahnbetrieb (Einlage 12).

Diese Unterlagen wurden - wie ebenfalls bereits ausgeführt - sowohl im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens als auch im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren öffentlich aufgelegt. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde in der Folge durch eine "Mappe 13A" ergänzt, die die - vor Einreichung des Bauentwurfes für das gegenständliche Genehmigungsverfahren erfolgte - Auswertung der Ergebnisse der Stellungnahmen des im Trassenverordnungsverfahren durchgeführten Anhörungsverfahrens enthält. Diese Unterlage wie auch sämtliche Projektunterlagen und - neben den anderen Gutachten - das vor Durchführung der Verhandlung erstellte Gutachten von DI G und DI K vom 14. Februar 2002 ("Überprüfung der Trassenverordnungsunterlagen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG") wurden vor der Genehmigungsverhandlung öffentlich aufgelegt (vgl oben Punkt 3.1. und 3.2.).

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthält für die einzelnen Abschnitte des Vorhabens "Lainzer Tunnel" jeweils eine "Wirkungsanalyse", in der die Auswirkungen auf Lufthaushalt, Bodenhaushalt, Wasserhaushalt, Naturhaushalt, Klimahaushalt sowie Stadt- und Landschaftsbild und die Auswirkungen durch Lärm, Erschütterung und Körperschall, Flächenbedarf und "Trennwirkung" sowie die Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung in einer Tabelle schlagwortartig für folgende Zustände beschrieben werden:

- "a) für den derzeitigen Zustand (ohne Bauvorhaben) Ermittlung der Grundbelastung,
- b) für den zukünftigen Endzustand nach Fertigstellung Inbetriebnahme des Bauvorhabens Lainzer Tunnel, jedoch ohne Kompensationsmaßnahmen,
- c) für den zukünftigen Endzustand jedoch mit Kompensationsmaßnahmen z.B. zur Einhaltung zulässiger Emissionsgrenzwerte bzw. Verringerung der negativen Auswirkungen".

Dieser - auf den Erhebungen und Gutachten, die der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zu Grunde liegen, beruhenden - Wirkungsanalyse können Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptwirkungen, die das Projekt voraussichtlich auf die Umwelt haben wird, durchaus entnommen werden. Die UVU erfüllt, indem sie die Auswirkungen auf die Umwelt beschreibt und die daraus resultierenden Effekte (in einer Tabelle, aber auch in beschreibender Form) quantifiziert und auch interpretiert, durchaus die Anforderungen der Richtlinie (vgl dazu, dass eine zusammenfassende Bewertung aller Umweltauswirkungen in Form einer Matrix grundsätzlich keinen Bedenken begegnet, das zum UVP-G ergangene hg Erkenntnis vom 24. Februar 2006, Zl 2005/04/0044).

Bei den von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Unterlagen (insbesondere der UVU) muss es sich nicht um Gutachten, sondern um fachgerechte Angaben, die im Genehmigungsverfahren von den von der Behörde zu bestellenden Gutachtern zu beurteilen sind, handeln. Die UVU musste auch nicht in Befund und Gutachten gegliedert sein, sofern sie nur die erforderlichen Angaben enthielt. Dass die der UVU zugrunde liegenden Untersuchungen, wie die Beschwerdeführer bemängeln, "von Technikern und nicht von Mediziner und Biologen" erstellt wurden, wäre im Hinblick darauf, dass wissenschaftliche Gutachten nicht vorzulegen sind, nur dann relevant, wenn in der UVU aus diesem Grund wesentliche Angaben im Sinne des Art 5 UVP-RL fehlen würden.

Im Gutachten vom 14. Februar 2002, mit dem die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG durch die Sachverständigen DI G und DI K (Büro "f") überprüft wurde, ist im einzelnen dargelegt, welche Auswirkungen auf den Menschen untersucht wurden (Auswirkungen durch Luftschadstoffe, durch Lärm sowie durch Erschütterungen und Körperschall). Dort wird auch festgehalten, dass Auswirkungen auf Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie auch Wechselwirkungen zwischen diesen Auswirkungen und die Auswirkungen auf Sachgüter und das kulturelle Erbe dargestellt worden sind. Untersuchungen über die Lärmentwicklung fehlen nur in Bezug auf den Tunnelbereich, es wird jedoch die - nicht als unrichtig zu erkennende - qualitative Aussage getroffen, dass auf Grund der Verlagerung des Güterzugaufkommens der Verbindungsbahn in den Tunnel eine Lärmentlastung für die betroffene Bevölkerung erfolgen werde. Im Tunnelbereich seien vielmehr die Körperschallwerte relevant, welche auch in der UVU untersucht worden sind (Einlage 10 -

Körperschalluntersuchung, in der auch Maßnahmen für die Einhaltung der Grenzwerte, zB immissionsmindernde Maßnahmen bei der konstruktiven Ausbildung des Tunnels festgelegt sind). Die Auswirkungen auf die Tierwelt sind im Anhang H der UVU beschrieben, wobei insbesondere auf die Fischfauna eingegangen wurde.

Dass die Untersuchung teilweise auf bestimmte Auswirkungen eingeschränkt wurde, steht im Hinblick darauf, dass die Angaben des Projektwerbers, die gemäß Art 5 Abs 2 der UVP-RL "mindestens" vorzulegen sind, nur die bedeutenden nachteiligen Auswirkungen bzw die "Hauptauswirkungen" des Vorhabens umfassen, mit der Richtlinie im Einklang. Die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung vorgenommene Eingrenzung des Untersuchungsrahmens auf jene Umweltfaktoren, Nutzungen und Schutzgüter, welche beim vorliegenden Tunnelprojekt relevant sind, ist nicht als der UVP-Richtlinie widersprechend zu erkennen. Dem entsprechend hat es auch der Verwaltungsgerichtshof auf Grundlage des österreichischen UVP-G als zulässig angesehen, eine Beschränkung des Untersuchungsrahmens auf jene Auswirkungen vorzunehmen, die bei dem betreffenden Projekt zu erwarten sind (vgl das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 31. März 2005, Zlen 2004/07/0199, 0202).

Darüber hinaus wird im genannten Gutachten an zahlreichen Stellen festgehalten, dass der Bauentwurf, den die mitbeteiligte Partei im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren eingereicht hat, die von der Umweltverträglichkeitsuntersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen, mit denen bedeutende nachteilige Auswirkungen des Vorhabens vermieden, eingeschränkt und soweit möglich ausgeglichen werden sollen, weitgehend umgesetzt hat (vgl zB Seite 129 und Seite 130 dieses Gutachtens in Bezug auf Erschütterungen sowie die Durchführung einer Kartierung des Bestandes der Flora und Fauna während aller Jahreszeiten, Seite 130).

Die Beschwerdeführer haben zudem nicht konkret aufgezeigt, welche wesentlichen nachteiligen Auswirkungen in der UVU wegen der von ihnen behaupteten Mängel und dem Fehlen eines Betriebsprogrammes zum Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitsuntersuchung nicht hätten geprüft werden können und inwiefern sich die allfälligen Mängel bei der Ausarbeitung der UVU ausgewirkt haben.

Entgegen dem Beschwerdevorbringen hat sich die Umweltverträglichkeitsuntersuchung auch mit den Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen insoweit auseinandergesetzt, als die Auswirkungen auf das Schutzgut "menschliche Gesundheit" behandelt wurden, wobei insbesondere auf die Untersuchungen betreffend Luftschall, Körperschall sowie die Untersuchung der Auswirkungen elektromagnetischer Felder hinzuweisen ist. Dass darüber hinaus bedeutende nachteilige Auswirkungen anderer Art auf die menschliche Gesundheit zu erwarten wären, wird von den Beschwerdeführern nicht konkret dargelegt. Die Beschwerdeführer haben darüber hinaus auch nicht konkret vorgebracht, welche sonstigen erheblichen Umweltauswirkungen sich im Falle weiterer Untersuchungen durch die mitbeteiligte Partei ergeben hätten.

In Bezug auf Schallauswirkungen ist im Tunnelbereich die Lärmentwicklung nicht maßgeblich. Erschütterungen und Körperschall können nach den Angaben in der UVU endgültig erst beurteilt werden, wenn die noch im Detail festzulegende Bauausführung feststeht, jedoch geht aus der UVU (insbesondere aus der tabellarischen Darstellung der Wirkungsanalyse) hervor, dass Maßnahmen für jene Streckenabschnitte und Fachbereiche im Projekt enthalten sind, in denen bedeutende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten waren. Weiters geht aus der Wirkungsanalyse hervor, dass die Maßnahmen zu einer Vermeidung bedeutender nachteiliger Auswirkungen, zu deren Einschränkung, zu deren Ausgleich oder zu einer Verbesserung führen. Im Rahmen eines mehrstufigen Planungsverfahrens, wie es das Projekt "Lainzer Tunnel" darstellt, ist der in den Unterlagen zur Trassenverordnung enthaltene Hinweis, dass Maßnahmen im Rahmen der weiteren Planungsschritte noch zu konkretisieren bzw in Betracht zu ziehen sind, deshalb nicht als unzulässig zu erkennen, weil die erforderlichen Maßnahmen jedenfalls in ihren Grundzügen angegeben waren und eine Konkretisierung im Rahmen der - ebenfalls öffentlich aufgelegten - Bauentwurfsunterlagen im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren erfolgte. Eine Ergänzung der Angaben, welche im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens vorzulegen sind, ist nach der Richtlinie nicht unzulässig. Dem entsprechend hat es auch der Verwaltungsgerichtshof als zulässig angesehen, Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung (nach § 6 UVP-G) während des UVP-Verfahrens zu ergänzen, sofern dies erforderlich ist (vgl das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 31. März 2005, Zl 2004/07/0199).

3.4. Fehlende Angaben des Projektwerbers

3.4.1. Die Beschwerdeführer bringen vor, die Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthalte "nur kursorische oder gar keine Aussagen" zur "Nutzung von natürlichen Ressourcen, wie z. B. von Grund und Boden" und zur "Beseitigung von Abfällen" (Entsorgung des Aushubmaterials). Die Zusammenfassung der "Wirkanalyse (z.B. EL 13.4)" enthalte mehrmals den Hinweis, dass "keine Untersuchung vorhanden" sei. Besonders problematisch sei, dass die Auswirkungen von Elektromog nicht ausreichend untersucht worden seien. Das in der UVU enthaltene Gutachten gehe von einer geringsten Überdeckung des Tunnels von 20 m aus, was jedoch "offensichtlich" nicht zutreffe.

Entgegen dem Beschwerdevorbringen wurde in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung - wie im Gutachten von DI G und DI K ausgeführt wird - sowohl auf die "Nutzung der natürlichen Ressourcen" als auch

auf die Beseitigung von Abfällen eingegangen, wobei in diesem Gutachten auch festgehalten ist, dass der Maßnahmenvorschlag der UVU, wonach im Zuge der weiteren Genehmigungsschritte die Frage der Deponierung des Aushubmaterials dringend zu klären sei, im Rahmen des Bauentwurfes der mitbeteiligten Partei erfüllt wurde (vgl. das Gutachten vom 14. Februar 2004, Seiten 17/18 und 125).

Soweit in der UVU teilweise festgehalten wird, dass "keine Untersuchung vorhanden" sei, bezieht sich dies auf - den Zustand vor Errichtung des Vorhabens betreffende - Bestanduntersuchungen hinsichtlich Lärm und Erschütterungen bzw. Körperschall in den in geschlossener Bauweise ausgeführten Abschnitten W5 (Anschluss des Lainzer Tunnels an den Wienerwald Tunnel) bzw. W2 (Westbereich) und es wird in der UVU zudem festgestellt, dass die "Auswirkungen unterhalb der zulässigen Grenzwerte" lägen. Die Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf Lärm und Erschütterungen sind in der UVU untersucht und bewertet worden, wobei die naheliegende und nicht als unrichtig zu erkennende Schlussfolgerung gezogen wurde, dass es durch die Verlegung des Zugverkehrs in einen in geschlossener Bauweise ausgeführten Tunnel zu einer erheblichen Verbesserung der Auswirkungen des Bahnverkehrs in Bezug auf Lärm und Erschütterungen gegenüber der offenen Streckenführung kommen werde.

In Bezug auf Auswirkungen durch elektromagnetische Felder liegt der UVU das Gutachten Einlage 12 zugrunde. In der UVU wurde dazu ausgeführt, dass die Untersuchung bei einer Überdeckung von 20 m eine deutliche Unterschreitung des "zulässigen Grenzwertes" ergeben habe und bei den geplanten Anlageverhältnissen der Trasse in den übrigen Bereichen auch mit keiner Überschreitung des zulässigen Grenzwertes zu rechnen sei. In Bereichen mit einer geringeren Überdeckung (genannt wird insbesondere der Bereich der nicht innerhalb des vierten Abschnittes gelegenen Altmannsdorferstraße) seien allerdings im Rahmen der weiteren Detailplanung noch Nachweise über die Grenzwerteinhaltung zu führen. Diese Ausführungen wurden in der Folge im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren berücksichtigt und sowohl durch den elektrotechnischen Sachverständigen als auch den Sachverständigen für Umweltmedizin / Elektromog Dr. Kö aus umweltmedizinischer Sicht beurteilt. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Kö können, "auf Basis der vorliegenden wissenschaftlichen Arbeiten und Schlussfolgerungen für Bahnstrom von 16 2/3 Hz, für die berechneten Expositionswerte akute oder langfristige Gesundheitsgefährdungen derzeit nicht zwingend abgeleitet werden, jedoch wird unter dem Aspekt des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eine vorsorgliche Begrenzung auf 200 nT als 24-Stunden-Mittelwert empfohlen". Der Sachverständige empfahl, verschiedene im Einzelnen genannte technische Reduktionsmaßnahmen wahrzunehmen, die eine "Verminderung der elektromagnetischen Feldsituation bei den Anwohnern" bewirken. Der Sachverständige hat auch im Falle von über den genannten Wert hinausgehenden Expositionswerten das Vorliegen einer Gesundheitsgefährdung nicht "zwingend" angenommen. Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid auf die einschlägige ÖNORM S-1119, die Richtlinie der Internationalen Strahlenschutzkommission für nichtionisierende Strahlung (ICNIRP) aus 1998 und die Empfehlung des Europäischen Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern für Bahnstrom hingewiesen, die übereinstimmend einen wesentlich höheren Grenzwert von 300 μ T (entspricht 300.000 nT) empfehlen, hat aber ohnehin einen wesentlich niedrigeren Grenzwert vorgesehen als im ersten Rechtsgang, indem nunmehr ein Tagesmittelwert von 330 nT und ein Spitzengrenzwert von 3300 nT vorgeschrieben wurden. Der Umstand, dass die mit dem angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Grenzwerte strenger sind als jene, die der Projektwerber den im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gemachten Angaben zugrunde legte, begründet im Hinblick darauf, dass die mitbeteiligte Partei in der UVU Angaben über elektromagnetische Auswirkungen gemacht hat, keine Mangelhaftigkeit der UVU. Selbst wenn die Überdeckung des Tunnels im vierten Abschnitt an einzelnen Stellen unter 20 m liegen sollte (in der im angefochtenen Bescheid enthaltenen Projektbeschreibung heißt es, die Überdeckung im Bereich der unterfahrenen Gebäude betrage ca. 15 m bei Loudonstraße ON 1), ist im Hinblick darauf, dass die belangte Behörde die in der UVU angegebenen Auswirkungen zum Anlass genommen hat, ein umweltmedizinisches Gutachten in Bezug auf elektromagnetische Felder einzuholen und in der Folge wesentlich strengere Grenzwerte vorgeschrieben hat, als sie in der ÖNORM S-1119 und der oben genannten Empfehlung des Europäischen Rates vorgesehen sind, nicht zu erkennen, dass sich eine allfällige Mangelhaftigkeit der in der UVU enthaltenen Angaben zu den elektromagnetischen Feldern auf das Verfahrensergebnis ausgewirkt hätte, zumal die mit dem angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Grenzwerte jedenfalls - unabhängig von der konkreten Entfernung der Bauwerke bzw. der Grundstücksoberfläche von der Schienenoberkante - eingehalten werden müssen. Dass ein komplexes Vorhaben wie das vorliegende noch weiteren und ergänzenden Sachverständigenüberlegungen unter Umweltaspekten unterzogen wurde, lässt nicht notwendig den Schluss zu, dass der Projektträger die Mindestangaben gemäß Art 5 Abs 3 der UVP-RL nicht gemacht hätte.

3.4.2. Die Beschwerdeführer machen geltend, die UVU enthalte keine Untersuchung von Trassenvarianten, zudem sei die Auswahl der gewählten Trasse nicht nachvollziehbar, das Bewertungsschema sei nicht öffentlich aufgelegt worden und es sei nur die "zweitbeste" Trasse "hinsichtlich der Umweltauswirkungen" gewählt worden.

Die Gründe für die von der mitbeteiligten Partei getroffene Trassenauswahl werden in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung angeführt, wobei festgehalten wird, dass der größte Gesamtnutzen, die höchste Bewertung hinsichtlich der bahntechnischen Kriterien und die zweithöchste Bewertung hinsichtlich der Umweltkriterien maßgeblich für die Trassenauswahl gewesen seien. In der UVU ist das für die

Variantenauswahl gewählte Bewertungsschema beschrieben und es wird dort weiter ausgeführt, dass bei der schließlich gewählten Variante 5 "HA-WEI tief mit Maxing" die geringste Beeinträchtigung von Mensch und Natur gewährleistet sei. Es kann daher nicht davon gesprochen werden, dass die mitbeteiligte Partei eine Trassenvariante ausgewählt habe, die nicht umweltverträglich wäre. Dass die Variante mit der höchsten Bewertung in Bezug auf die Umweltauswirkungen auszuwählen ist, wird von der UVP-Richtlinie, deren Vorschriften im wesentlichen prozessualen Charakter haben, nicht verlangt. Auch der Verfassungsgerichtshof hat in seinem das Trassenverordnungsverfahren der Hochleistungsstrecke Wien - St. Pölten betreffenden Erkenntnis vom 28. Juni 2001, V 51/00, VfSlg 16.242, ausgesprochen, dass der Projektträger auf Grundlage der Vorschriften des HIG nicht verpflichtet sei, die umweltverträglichste Variante auszuwählen, sondern untersucht werden müsse, ob die Umweltverträglichkeit der ausgewählten Trasse gegeben sei.

Soweit die Beschwerdeführer geltend machen, die Auswahlkriterien für die Trassenauswahl seien nicht nachvollziehbar, so sind sie zum Einen auf die in der UVU enthaltenen Angaben zu verweisen; andererseits ist festzuhalten, dass nach der Richtlinie 85/337/EWG in der im vorliegenden Fall maßgeblichen Stammfassung die wesentlichen Auswahlgründe für die getroffene Variantenauswahl gemäß Anhang III Z 2 nur "gegebenenfalls" anzugeben sind und die Angaben über die Variantenuntersuchung nicht zu den Mindestangaben gemäß Art 5 Abs 2 der Richtlinie gehören.

3.4.3. Die Beschwerdeführer machen weiters geltend, die UVU enthalte keine Untersuchung der voraussichtlichen Beeinträchtigung der Bevölkerung und auch keine Abklärung der "Situation möglicher archäologischer Funde"; die unter Denkmalschutz stehenden Bauten im Retentionsgebiet des Wienflusses seien "nicht beschrieben worden".

Indem die mitbeteiligte Partei demgegenüber darauf hinweist, dass "Verdachtsgebiete" betreffend archäologische Funde nicht bestünden, architektonisch wertvolle Bauten durch das Projekt offenkundig nicht berührt würden und im Falle des Auffindens archäologischer Funde ohnehin die gesetzlichen Vorschriften (insbesondere § 8 DenkmalschutzG) einzuhalten seien, während die Beschwerdeführer es unterlassen haben, konkret aufzuzeigen, inwieweit das Vorhaben sich auf die genannten Güter auswirken könnte, ist für den Verwaltungsgerichtshof nicht erkennbar, dass insoweit bedeutende nachteilige Auswirkungen im Sinne des Art 5 Abs 2 der UVP-RL zu erwarten waren, über die die mitbeteiligte Partei im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung weitere Angaben hätte machen müssen.

3.4.4. Die Beschwerdeführer bringen vor, es stehe mit der Richtlinie nicht im Einklang, dass die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen nachteilige Auswirkungen des Projektes soweit möglich ausgeglichen werden sollen, in mehreren Punkten nicht in der UVU enthalten seien, sondern auf die Konkretisierung im Rahmen weiterer Verfahrensschritte verwiesen worden sei. Dass die Auswirkungen im Bereich des Körperschalls und der Erschütterungen nicht beurteilt worden seien, zeige, dass die Durchführung einer UVP im Trassenverordnungsverfahren "faktisch unmöglich" gewesen sei, weil in vielen Bereichen die ausreichenden Beurteilungsgrundlagen gefehlt hätten. Es fehlten in vielen Bereichen genaue Angaben, sodass "keine Projektidentität zwischen der Trassierungsphase und dem nunmehrigen Bauprojekt" vorliege.

Wie oben ausgeführt, erfüllt eine im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung der Trassenverordnung durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen, wenn zum Zeitpunkt der Prüfung jene Bedingungen des Vorhabens feststanden, die (erhebliche) Auswirkungen im Sinne des Art 2 Abs 1 UVP-RL auf die Umwelt haben können, und die Prüfung den vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 6. September 2001, ZI 99/03/0424, festgehaltenen Voraussetzungen entspricht.

Zu den gemäß Art 5 Abs 2 UVP-RL vorzulegenden Mindestangaben gehört auch die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen bedeutende nachteilige Auswirkungen vermieden, eingeschränkt und soweit wie möglich ausgeglichen werden sollen. In der UVU sind in Bezug auf die bedeutenden nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens zahlreiche Empfehlungen enthalten. Im Gutachten von DI G und DI K vom 14. Februar 2002 ist festgehalten, inwieweit diese Empfehlungen im Rahmen des von der mitbeteiligten Partei eingereichten Bauentwurfes erfüllt wurden. Mit Ausnahme einiger - den im vorliegenden Fall maßgeblichen 4. Abschnitt des Lainzer Tunnels jedoch der Aktenlage nach nicht betreffenden - Empfehlungen ist die mitbeteiligte Partei allen Empfehlungen der UVU nachgekommen.

Dass bei der - zulässigerweise - im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung nicht sämtliche Maßnahmen im Detail angegeben werden konnten, schadet im Hinblick darauf, dass jedenfalls dort, wo dies nicht möglich war, aufgezeigt wurde, zu welchem Zeitpunkt die Maßnahmen aus technischer Sicht konkretisiert werden können, nicht, zumal auch die UVP-Richtlinie selbst davon ausgeht, dass die Projektträger bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben gewisse Lücken nicht vermeiden werden können (vgl. Anhang III Z 7 der Richtlinie 85/337/EWG: "kurze Angabe etwaiger Schwierigkeiten (technische Lücken oder fehlende Kenntnisse) des Projektträgers bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben").

Soweit aus dem Fehlen von Angaben abgeleitet werden soll, dass "keine Projektidentität zwischen der Trassierungsphase und dem nunmehrigen Bauprojekt" vorliege, sind die Beschwerdeführer auf die obigen Ausführungen zu verweisen, wonach für den Verwaltungsgerichtshof nicht erkennbar ist, dass die - auf Grundlage des Gutachtens von DI G und DI K festgestellte - Identität des der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde liegenden und des mit dem angefochtenen Bescheid genehmigten Projektes nicht gegeben wäre.

3.5. Keine ausreichende Information der betroffenen Öffentlichkeit

Die Beschwerdeführer machen geltend, dass im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens der "Kreis der tatsächlich betroffenen Personen verschleiert" worden sei. Das in Einlage 8 des Trassenverordnungsverfahrens enthaltene Verzeichnis betroffener Liegenschaften sei nicht vollständig. Dort seien ua die Liegenschaften der Beschwerdeführer, bei denen der Tunnel unterirdisch verlaufe, ausgeklammert worden. Auf diese Weise sei den Eigentümern betroffener Liegenschaften die Möglichkeit genommen worden, von ihren Rechten nach Art 6 Abs 2 der UVP-RL Gebrauch zu machen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Art 6 Abs 3 der UVP-RL anordnet, dass die Einzelheiten der Unterrichtung und Anhörung der Öffentlichkeit von den Mitgliedstaaten festgelegt werden. Auch wenn das in den Trassenverordnungsunterlagen enthaltene Grundstücksverzeichnis nur eine Auflistung der oberirdisch betroffenen Grundstücke darstellt, so ist zu berücksichtigen, dass die übrigen dem Trassenverordnungsverfahren zugrunde liegenden Projektunterlagen auch genaue Katasterpläne enthalten, aus denen ersichtlich ist, wo die Tunneltrasse verlaufen soll. Aus den gemeinsam mit der Umweltverträglichkeitsuntersuchung öffentlich aufgelegten und dem Anhörungsverfahren nach dem HIG unterzogenen Planunterlagen in Verbindung mit § 3 Abs 2 HIG wäre für die Beschwerdeführer durchaus ersichtlich gewesen, dass ihre Grundstücke sich im Bereich des für die Tunneltrasse vorgesehenen Geländestreifens befinden. Darüber hinaus haben die Beschwerdeführer nicht dargelegt, inwiefern sie trotz Vorliegens der erwähnten Pläne in der Geltendmachung ihrer Rechte behindert gewesen seien. Die Beschwerdeführer haben daher die Relevanz des behaupteten Mangels der Trassenverordnungsunterlagen nicht dargetan.

3.6. Fehlende "de facto-UVF" auf Grund der geringeren Planungstiefe des Trassenverordnungsverfahrens

Zusammengefasst führen die Beschwerdeführer aus, dass das Projekt während des Trassenverordnungsverfahrens (dessen Ziel die Festlegung eines Geländestreifens sei) eine "weitaus geringere Planungstiefe" aufgewiesen habe, als es für die Durchführung einer UVP und eine ausreichende Beurteilung des Projektes erforderlich gewesen wäre. Das im Trassenverordnungsverfahren vorliegende Projekt habe nicht jenen Detaillierungsgrad aufgewiesen, der es ermöglicht hätte, sämtliche Auswirkungen auf die Umwelt beurteilen zu können und damit den Zielen der UVP-RL gerecht zu werden. Die gemeinschaftsrechtlich gebotene "de facto-UVF" habe daher nicht stattgefunden.

Wie schon oben ausgeführt wurde, konnte die UVP vor der Einreichung des Genehmigungsantrages für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren durchgeführt werden, weil es schon im Trassenverordnungsverfahren möglich war, sämtliche (erheblichen) Auswirkungen zu ermitteln und zu prüfen, die das Projekt möglicherweise auf die Umwelt hat. Die damals vorliegenden Projektsunterlagen, die der für das Trassenverordnungsverfahren erstellten UVP zugrunde lagen, waren im Hinblick darauf, dass die UVP in Bezug auf den nach § 3 Abs 2 HIG festzulegenden Geländestreifen erfolgte und von dieser Festlegung im Bauentwurf für den vierten Abschnitt nicht wesentlich abgewichen wurde, geeignet, um daraus die erheblichen Umweltauswirkungen des Projektes festzustellen und diese zu bewerten. Es ist den Beschwerdeführern daher nicht gelungen, konkret darzulegen, dass die im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung nicht geeignet gewesen wäre, die Ziele der Richtlinie zu erfüllen.

3.7. Nichteinräumung des Parteieingehörs

Nach Auffassung der Beschwerdeführer hätte die belangte Behörde ihnen die Möglichkeit der Stellungnahme zur Frage, ob die gemeinschaftsrechtlich geforderte de facto-UVF statt gefunden habe, einräumen müssen; das Gutachten G/K sei den Beschwerdeführern aber erst mit dem angefochtenen Bescheid zugestellt worden. Wäre das Parteieingehör nicht verletzt worden, hätten die Beschwerdeführer bereits im Verfahren auf die Mängel der UVU hinweisen können.

Diese Ausführungen der Beschwerdeführer sind auf Grund der Aktenlage nicht nachvollziehbar. Es wurden die in der mündlichen Genehmigungsverhandlung (24. und 25. April 2002) behandelten schriftlichen Gutachten bereits vor der Genehmigungsverhandlung zur Einsichtnahme öffentlich aufgelegt. In der Kundmachung der Verhandlung vom 21. März 2002 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, welche Unterlagen öffentlich aufgelegt wurden und wo in diese Einsicht genommen werden konnte. Zu diesen Gutachten zählt auch das in Rede stehende Gutachten vom 14. Februar 2002; dieses Gutachten wurde in der Verhandlung vom Sachverständigen erläutert und ist Bestandteil der Verhandlungsschrift ("Anhang 13 - Raumplanung und Umweltverträglichkeit (DI K)"), sodass die Beschwerdeführer im Rahmen der ihnen in der Verhandlung eingeräumten Stellungnahmemöglichkeit auch zu diesem Gutachten Stellung nehmen konnten. Eine gesonderte Zustellung des Gutachtens an die Beschwerdeführer vor der Verhandlung zur Wahrung des Parteieingehörs war im Hinblick darauf nicht erforderlich.

3.8. Dass die im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Angaben von der belangten Behörde im Rahmen der mit dem angefochtenen Bescheid getroffenen Genehmigung nicht berücksichtigt worden wären, haben die Beschwerdeführer nicht geltend gemacht und es hegt auch der Verwaltungsgerichtshof keine Zweifel daran, dass diese - von den von der Behörde bestellten Sachverständigen in ihren Gutachten berücksichtigten - Angaben in das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren eingeflossen sind.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass eine den Anforderungen der Richtlinie 85/337/EWG entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und es den Beschwerdeführern nicht gelungen ist, für den Verfahrensausgang wesentliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung darzulegen.

4. Zum Beschwerdepunkt der Verletzung in Rechten nach dem Eisenbahngesetz

Zur behaupteten Verletzung im Recht, dass eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nur unter den Voraussetzungen der §§ 32 ff EisbG - insbesondere § 35 Abs 3 EisbG - hätte erteilt werden dürfen, bringen die Beschwerdeführer vor:

Die einröhrige zweigleisige Ausführung des Lainzer Tunnels entspreche nicht mehr dem (fortschrittlichen) Stand der Technik. Eine zweiröhrige Ausführung würde das Unfallrisiko und die möglichen Unfallsauswirkungen auf das Eigentum der Beschwerdeführer senken. Im Brandfall oder im Falle anderer Schadensereignisse im Tunnel könnten Schäden an den Grundstücken der Beschwerdeführer nicht ausgeschlossen werden. Die belangte Behörde habe zu diesen Fragen den Beschwerdeführern kein Parteiengehör eingeräumt. Die Beschwerdeführer hätten, falls ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt worden wäre, "Gutachten durch einen privaten Sachverständigen in Auftrag gegeben, der ... dargelegt hätte, dass die einröhrig zweigleisige Ausführung ... nicht dem Stand der Technik entspricht". Weiters machen die Beschwerdeführer - gestützt auf ihr Grundeigentum - geltend, dass "kein ausreichender Schutz vor Gefährdungen von Eigentum, Gesundheit und Leben durch Unfälle, Explosionen, Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder und Luftimmissionen" gegeben sei, insbesondere enthalte der angefochtene Bescheid keine Auflage, die eine Verminderung der Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern bewirke und es sei die Frage der Auswirkungen von Erschütterungen auf den menschlichen Organismus nicht durch einen medizinischen Sachverständigen untersucht worden. Selbst wenn die Gutachten der von der Behörde herangezogenen Sachverständigen schlüssig wären, so wäre den Beschwerdeführern jedenfalls kein ordnungsgemäßes Parteiengehör eingeräumt worden. Die belangte Behörde habe schließlich auch keine Abwägung der Vorteile aus dem Eisenbahnprojekt für die Öffentlichkeit gegen die damit verbundenen Nachteile der Beschwerdeführer vorgenommen.

Gemäß § 34 Abs 4 EisbG sind in eisenbahnrechtlichen Bauverfahren Parteien im Sinne des § 8 AVG insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer betroffener Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Die Beschwerdeführer sind Eigentümer bzw Miteigentümer betroffener Liegenschaften und - jedenfalls zum Teil - auch Wasserberechtigte im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG.

Eine Partei im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG kann Einwendungen erheben, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben (ua im Hinblick auf das im § 35 Abs 3 EisbG normierte Erfordernis des Überwiegens öffentlicher Interessen auch die mit dem Projekt verbundenen Nachteile). Allerdings kann eine Partei erfolgreich nur solche Nachteile einwenden, durch die sie unmittelbar beeinträchtigt ist (vgl die Erkenntnisse vom 16. Oktober 2003, ZI 2001/03/0192, vom 3. September 2002, ZI 2002/03/0072, und vom 26. April 1995, ZI 93/03/0191). Die geltend gemachten Rechte müssen mit ihrem Eigentum (oder ihrer sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung) untrennbar verbunden und im EisbG als subjektiv-öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sein (vgl nochmals das Erkenntnis vom 26. April 1995, sowie das Erkenntnis vom 29. September 1993, ZI 91/03/0166). Einwendungen betreffend Lärm und andere Immissionen (wie Staub, Schmutz, Abgase, Gerüche, und dgl - wie etwa auch Einwirkungen durch elektromagnetische Felder) betreffen keine nach dem EisbG gewährleisteten subjektiven öffentlichen Rechte, weil sie nicht auf eine aus öffentlich-rechtlichen Regelungen erwachsene Rechtsstellung abgestellt sind, sondern - allenfalls - zivilrechtliche Ansprüche, etwa nach § 364a ABGB, zum Gegenstand haben (vgl dazu nochmals das Erkenntnis vom 16. Oktober 2003 sowie das Erkenntnis vom 20. September 1995, ZI 95/03/0069). Selbst wenn durch die Verwirklichung des zur Genehmigung eingereichten Projektes Personen in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit Schaden erleiden können, hat die Vorschreibung entsprechender Auflagen zur Begegnung eines solchen Schadens von Amts wegen zu geschehen, ohne dass den betroffenen Personen darauf ein Rechtsanspruch zustünde (vgl das Erkenntnis vom 5. März 1997, ZI 95/03/0338).

Gemäß § 35 Abs 3 EisbG sind Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

4.1. Stand der Technik

Soweit die Beschwerdeführer sich darauf stützen, dass die Konzeption des geplanten zweigleisigen Betriebes in einer einzigen Tunnelröhre dem Stand der Technik nicht entspreche, haben sie keine Verletzung konkreter subjektiv-öffentlicher Rechte aufgezeigt.

4.2. Tunnelsicherheit; Schäden an Grundstücken

Die Beschwerdeführer machen - zulässigerweise (vgl das hg Erkenntnis vom 24. Mai 1989, ZI 88/03/0135) - geltend, es sei nicht berücksichtigt worden, dass bei den (abschüssigen) Liegenschaften der Beschwerdeführer der Tunnel "zumindest teilweise" nur eine geringe Überdeckung aufweise, sodass im Brandfall oder anderen Schadensereignissen im Tunnel Schäden an den Grundstücken der Beschwerdeführer nicht ausgeschlossen werden könnten. In diesem Zusammenhang bringen sie vor, dem angefochtenen Bescheid

seien unvollständige bzw. unschlüssige Gutachten zugrunde gelegt worden. Einzelne Gutachten (Dr. Ge/Dr. Gr) enthielten näher bezeichnete Mängel, weil darin nicht alle "worst case-Szenarien", der mögliche Zusammenstoß von Zügen und Auswirkungen von Unfällen auf einem Tunnelgleis auf das andere Tunnelgleis und alle Auswirkungen von Tunnelleinstürzen behandelt worden seien. Der Sachverhalt sei insofern ergänzungsbedürftig geblieben. Der bestmögliche Schutz des Eigentums der Beschwerdeführer hätte nur durch eine zweiröhrig eingleisige Tunnelführung erreicht werden können.

Dieses Vorbringen vermag der Beschwerde nicht zum Erfolg zu verhelfen: In den von der belangten Behörde eingeholten bzw. von der mitbeteiligten Partei im Verfahren vorgelegten - auf Grundlage der Verfahrensergebnisse nicht als unschlüssig zu erkennenden - Gutachten wurde dem vorliegenden Projekt ein hoher Sicherheitsstandard bescheinigt und es wurde das Tunnelsicherheitskonzept als ausreichend beurteilt. Die belangte Behörde weist darauf hin, dass das Verfahren ergeben habe, dass das Sicherheitskonzept der mitbeteiligten Partei einer Konzeption folge, die nach den Ausführungen der Sachverständigen für die Mehrzahl der Fälle Erfolg verspreche und dass von den Sachverständigen und der MA 68 unter dem Gesichtspunkt der Tunnelsicherheit gegen dieses Konzept keine Bedenken erhoben wurden. Es ist daher auch auf Grundlage der Verfahrensergebnisse nicht ersichtlich, dass allfällige Unfälle im Tunnel sich in der von den Beschwerdeführern befürchteten Weise auf deren Grundstücke auswirken könnten.

Die Beschwerdeführer sind diesen Gutachten im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren nicht durch eine auf gleicher fachlicher Ebene stehende Stellungnahme entgegen getreten und es liegt auch nicht die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Verletzung des Parteiengehörs vor. Im Hinblick darauf, dass sämtliche Gutachten vor der Genehmigungsverhandlung zur Einsicht öffentlich aufgelegt waren - worauf auch in der den Beschwerdeführern zugestellten Kundmachung der Genehmigungsverhandlung vom 21. März 2002 ausdrücklich hingewiesen wurde - und den Beschwerdeführern die Möglichkeit offenstand, in der am 24. und 25. April 2002 durchgeführten Ortsverhandlung eine Stellungnahme zu den Gutachten abzugeben, ist eine Verletzung des Parteiengehörs nicht ersichtlich (vgl. dazu auch oben Punkt 3.7.).

Nach Einbringung der Beschwerde (Postaufgabe 2. August 2002) legten die Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom 1. Oktober 2002 eine brandschutztechnische Stellungnahme von DI N vom 2. September 2002 und ein Brandschutzgutachten von Univ.-Prof. DI DDr. Sch vom 30. August 2002 sowie mit Schriftsatz vom 20. Juli 2005 ein weiteres Brandschutzgutachten von Univ.-Prof. DI DDr. Sch vom 23. Juni 2003 vor. Die Beschwerdeführer bringen in diesem Zusammenhang vor, die belangte Behörde habe zur Frage der Brandsicherheit je nach Tunnelabschnitt unterschiedliche Auflagen und Sicherheitsstandards festgelegt. Sie habe nämlich die von Univ.-Prof. DI DDr. Sch erstellten Gutachten in den eisenbahnrechtlichen Bewilligungsbescheiden für den zweiten und dritten Abschnitt berücksichtigt und somit "in (diesen) Bewilligungsbescheiden (...) ihre eigenen Annahmen im Bescheid für den 4. Abschnitt falsifiziert". Der angefochtene Bescheid sei daher wegen der von der belangten Behörde "selbst zugestanden gravierenden Mängel der Sachverständigengutachten" mit Rechtswidrigkeit belastet.

Auf das Beschwerdevorbringen, welches sich auf die erwähnten, im gegenständlichen Verwaltungsverfahren noch nicht vorgelegten Gutachten bezieht, kann nicht eingegangen werden. Selbst wenn sich die genannten Privatgutachten auf den gegenständlichen vierten Abschnitt des Lainzer Tunnels beziehen sollten - was die mitbeteiligte Partei in ihrer Äußerung vom 29. August 2005 bestreitet -, haben die Beschwerdeführer diese Gutachten nicht schon vor Erlassung des angefochtenen Bescheides vorgelegt. Dem in Rede stehenden Vorbringen steht daher das sich aus § 41 Abs 1 VwGG ergebende Neuerungsverbot entgegen, das soweit gilt, als eine Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens im Verwaltungsverfahren Gelegenheit hatte, Tatsachen und Beweismittel vorzubringen (vgl. etwa das Erkenntnis vom 20. Februar 2002, Zl 2001/08/0192). Dass den Beschwerdeführern diese Möglichkeit im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren genommen worden wäre, haben sie in ihren Schriftsätzen vom 1. Oktober 2002 und vom 20. Juli 2005 nicht behauptet. Dass eine Verletzung des Parteiengehörs nicht vorliegt, wurde schon oben ausgeführt.

4.3. Erschütterungen, Einwirkungen durch elektromagnetische Felder und andere Immissionen

Soweit die Beschwerdeführer Einwendungen gegen Immissionen (Erschütterungen und Einwirkungen durch elektromagnetische Felder) erheben, ist auf die oben zitierten Erkenntnisse vom 16. Oktober 2003 und vom 20. September 1995 zu verweisen, wonach Einwendungen betreffend Immissionen keine nach dem EibG gewährleisteten subjektiven öffentlichen Rechte betreffen. Insofern haben die Beschwerdeführer daher keine Verletzung konkreter subjektiv-öffentlicher Rechte dargetan. Solche Einwendungen, mit denen Immissionen geltend gemacht werden, sind - was im Beschwerdefall hinsichtlich der Einwirkungen durch Erschütterungen und Vibrationen auch geschehen ist (Spruchpunkt VI.1. des angefochtenen Bescheides) - gemäß § 35 Abs 2 EibG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Das Vorbringen betreffend Gefährdungen durch Stromleitungen und elektromagnetische Felder hat die belangte Behörde "gemäß § 35 Abs 2 EibG als unbegründet abgewiesen" (Spruchpunkt VI.7.), jedoch werden die Eigentümer der im Sinne des § 34 Abs 4 EibG betroffenen Liegenschaften, wenn ihre Einwendungen, die die Abwehr von Immissionen zum Gegenstand haben, als unbegründet abgewiesen statt auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden, in keinem Recht verletzt (vgl. das hg Erkenntnis vom 20. September 1995, Zl 95/03/0069).

Soweit die Beschwerdeführer geltend machen, dass dem EisbG insofern ein der EMRK widersprechender Inhalt unterstellt werde, als den Nachbarn in Bezug auf den Schutz vor Immissionen kein "eigenständiges subjektives Recht im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren" eingeräumt sei, sind sie darauf zu verweisen, dass die Behörde von Amts wegen verpflichtet ist, das Projekt im Hinblick auf den Immissionsschutz zu überprüfen (auch wenn den Nachbarn nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes insofern keine subjektiven öffentlichen Rechte nach dem EisbG zukommen); allerdings hat der Verwaltungsgerichtshof in dem oben erwähnten Erkenntnis vom 24. Mai 1989, ZI 88/03/0135, ausgesprochen, die Partei könne geltend machen, dass das in Aussicht genommene Projekt in anderer für sie weniger nachteiliger Weise ausgeführt werden könnte. Im Beschwerdefall hat sich die Behörde auch tatsächlich eingehend mit Fragen des Immissionsschutzes einschließlich der Einwirkungen elektromagnetischer Felder auseinander gesetzt. Der EGMR hat in seinem Urteil vom 8. Juli 2003, Hatton (II) gegen Vereinigtes Königreich, Appl 36022/97 (RdU 2004/68, 110), in Bezug auf einen behaupteten Eingriff in Art 8 EMRK durch Fluglärm ausgesprochen, dass in komplexen Umweltangelegenheiten angemessene Ermittlungen erfolgen müssen, um einen gerechten Ausgleich zwischen den widerstreitenden Interessen finden zu können; das bedeute jedoch nicht, dass Entscheidungen nur getroffen werden könnten, wenn zu jedem Aspekt umfassende und messbare Daten vorlägen. Die belangte Behörde hat sich mit den von den Beschwerdeführern - die auf Grund ihres Grundeigentums als Parteien am gegenständlichen Verfahren beteiligt waren - unter dem Gesichtspunkt des Art 8 EMRK angesprochenen Aspekten eingehend, unter Beiziehung von Sachverständigen, auseinander gesetzt und hat zu den von den Beschwerdeführern erhobenen Einwendungen - etwa in Bezug auf Schalleinwirkungen, Erschütterungen, Auswirkungen durch elektromagnetische Felder und Auswirkungen von Bränden und Unfällen im Tunnel - angemessene Ermittlungen gepflogen, die ergeben haben, dass die Voraussetzungen für die Bewilligung des Eisenbahnbauvorhabens gegeben sind. Es ist daher nicht zu sehen, dass durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung im vorliegenden Fall die Rechte der Beschwerdeführer nach Art 8 EMRK verletzt sein könnten.

5. Zum Beschwerdepunkt des Eingriffs in bestehende Rechte im Sinne des § 12 Abs 2 WRG

Schließlich bringen die Beschwerdeführer vor, dass zu Unrecht in ihre bestehenden Rechte im Sinne des § 12 Abs 2 WRG eingegriffen worden sei. Die belangte Behörde sei nicht auf die von den Beschwerdeführern vorgebrachten Einwendungen eingegangen, wonach es bei Ausführung des Projektes zu einer irreversiblen Absenkung des Grundwasserspiegels komme, was eine Einschränkung des Rechts auf Grundwassernutzung bedeute. Der angefochtene Bescheid lasse nicht erkennen, welche (von der belangten Behörde gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG mitanzuwendenden) wasserrechtlichen Bestimmungen auf den vorliegenden Sachverhalt angewandt worden seien, und es seien die Einwendungen der Beschwerdeführer von der belangten Behörde unzutreffend als unberechtigt qualifiziert worden.

Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid (Spruchpunkt VI.3.) alle auf "Beeinträchtigung von Brunnen und Kanalisationsanlagen bzw wegen Entwässerungsmaßnahmen und wegen Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse" gestützten Einwendungen (die Beschwerdeführer hatten - ohne dies weiter zu konkretisieren - vorgebracht, dass es zu einer Grundwasserabsenkung komme, sodass sie in ihrem Recht auf Grundwassernutzung "eingeschränkt" seien) gemäß § 35 Abs 2 EisbG - ohne Mitanzwendung der Bestimmungen des WRG - als unbegründet abgewiesen und die Einwendungen hinsichtlich zivilrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg verwiesen. In ihren Gegenschriften weisen die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei darauf hin, dass lediglich die erst- und die fünftbeschwerdeführende Partei (auf derselben Liegenschaft) einen Brunnen benützen - die anderen beschwerdeführenden Parteien würden derzeit keine Grundwassernutzung ausüben -, dieser Brunnen habe aber nicht von einem wasserrechtlichen Genehmigungsantrag der mitbeteiligten Partei berührt werden können und sei überdies - wie den Projektunterlagen zu entnehmen ist - in das in diesem Zusammenhang durchgeführte Beweissicherungsprogramm seit Jahren einbezogen.

Gemäß § 127 Abs 1 lit a WRG 1959 bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, unter bestimmten Voraussetzungen einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung; in allen übrigen die genannten Gewässer berührenden Fällen sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden; dasselbe gilt gemäß § 127 Abs 2 leg cit für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke. Eine sonst mit der Errichtung und dem Betrieb eines Eisenbahntunnels verbundene Änderung des Grundwassers bedarf hingegen, wie der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 20. September 1995, ZI 95/03/0032, ausgesprochen hat, - vom Fall des § 32 WRG abgesehen - keiner wasserrechtlichen Bewilligung (zum Verhältnis von § 127 und § 32 WRG siehe den Beschluss vom heutigen Tag, ZI 2003/03/0209). Es ist weder eine Bewilligungspflicht nach § 127 Abs 2 noch nach § 10 Abs 1 oder 2 WRG gegeben, weil die Absicht auf Benutzung oder Erschließung des Grundwassers fehlt. Dass das Grundwasser durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden verunreinigt würde (vgl § 32 Abs 2 lit c WRG), haben die Beschwerdeführer nicht behauptet.

Die belangte Behörde ist daher zutreffend davon ausgegangen, dass für die von den Beschwerdeführern geltend gemachten Einwirkungen auf das Grundwasser durch Errichtung des Eisenbahntunnels keine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich war.

Da jedenfalls jene Beschwerdeführer, die sie sich darauf berufen haben, dass sie Träger von - durch das Eisenbahnbauvorhaben berührten - rechtmäßig geübten Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebräuches (§ 8 WRG) oder von Nutzungsbefugnissen nach § 5 Abs 2 WRG seien, subjektive öffentliche Rechte geltend gemacht haben (vgl das Erkenntnis vom 5. März 1997, Zl 95/03/0338), war über diese Einwendungen gemäß § 35 Abs 2 und 3 EisbG abzusprechen.

Der wasserbautechnische Sachverständige hat im Rahmen der Genehmigungsverhandlung ua - von den Beschwerdeführern unwidersprochen - ausgeführt, dass im Wasserbuch für Wien keine wasserrechtlichen Bewilligungen für eine Grundwasserentnahme durch die Beschwerdeführer ersichtlich seien, sodass diese das Grundwasser nur im Rahmen des notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarfes gemäß § 10 WRG benutzen könnten und dass "nicht zu erwarten sei, dass durch die Grundwasserabsenkung die Liegenschaften (...) nicht mehr auf die bisher geübte Art benutzbar blieben". Ausgehend davon ist nicht zu erkennen, dass die Abweisung der auf eine befürchtete Grundwasserabsenkung gestützten Einwendungen rechtswidrig wäre.

6. Abwägung gemäß § 35 Abs 3 EisbG

Was den Einwand betrifft, die belangte Behörde habe keine Abwägung der Vorteile aus dem Eisenbahnprojekt für die Öffentlichkeit gegen die damit verbundenen Nachteile der Beschwerdeführer vorgenommen, ist darauf hinzuweisen, dass sich aus dem angefochtenen Bescheid ergibt, dass mit dem Projekt "Lainzer Tunnel" die Schaffung einer leistungsfähigen Eisenbahnverbindung durch Wien, die West-, Süd- und Donauländebahn miteinander verbindet, gewährleistet wird. Die bestehenden Bahnen sind überlastet und werden den Anforderungen eines leistungsfähigen Bahnverkehrs nicht mehr gerecht. Das Projekt stellt auch einen integrativen Bestandteil des Ausbaues des HL-Streckenabschnittes Wien - St. Pölten dar und ist Teil des TEN (Transeuropäische Netze) für die Verkehrsachse Passau - Linz - Wien - Budapest. Zudem dient das Vorhaben auch als Grundlage für die im städtischen Verkehrskonzept vorgesehene Entwicklung der S-Bahn und des Regionalverkehrs. Der im Beschwerdefall gegenständliche vierte Abschnitt des Lainzer Tunnels ist Voraussetzung für die Errichtung der übrigen Abschnitte und dient auch einer Erleichterung und Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs auf bestehenden Strecken (vgl die Ausführungen im angefochtenen Bescheid Seiten 48, 70 und 71). Im angefochtenen Bescheid ist somit das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt und dessen Überwiegen im Hinblick auf entgegenstehende Interessen ausreichend dargelegt worden. Dabei ist die belangte Behörde zutreffend davon ausgegangen, dass sich aus der Beurteilung des gesamten Projektes die bei der Interessenabwägung nach § 35 Abs 3 EisbG zu gewichtenden Vorteile für die Öffentlichkeit ergeben haben.

7. Von der Durchführung der von den Beschwerdeführern beantragten mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs 2 Z 6 VwGG Abstand genommen werden. Der entscheidungsrelevante Sachverhalt ist hier geklärt. In der vorliegenden Beschwerde wurden keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Art 6 EMRK steht somit dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen (vgl die hg Erkenntnisse vom 27. Februar 2006, Zl 2004/05/0258, und vom 28. März 2006, Zl 2005/03/0209).

8. Die Entscheidung über den Aufwandsatz an die belangte Behörde gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG und die VwGH-Aufwandsatzverordnung 2003, BGBl II Nr 333. Dem Antrag der mitbeteiligten Partei auf Aufwandsatz konnte im Hinblick darauf, dass diese nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten war, gemäß § 49 Abs 1 iVm § 48 Abs 2 Z 3 VwGG nicht stattgegeben werden (vgl etwa das hg Erkenntnis vom 23. September 2005, Zl 2003/15/0104).

Wien, am 30. Juni 2006