

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

17.03.2011

Geschäftszahl

2008/03/0054

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des A E in F, vertreten durch Dr. Dieter Altenburger, Mag. Marina Breitenecker, Dr. Christine Kolbitsch und Dr. Heinrich Vana, Rechtsanwälte in 1020 Wien, Taborstraße 10/2, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Februar 2008, Zl BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007, betreffend Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie einer Rodungsbewilligung (mitbeteiligte Partei: Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Walch und Zehetbauer Rechtsanwälte OEG in 1010 Wien, Biberstraße 11), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 sowie der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1.1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der mitbeteiligten Partei für den "Einreichabschnitt Feldkirchen - Wundschuh - Werndorf (Bahn-km 7,440 bis km 18,000) inklusive Verbindungsgleis Nord (Bahn-km 0,000 bis Bahn-km 1,933) des UVP-Abschnittes Feldkirchen - Wettmannstätten der HL-Strecke Koralmbahn Graz - Klagenfurt ... nach Maßgabe des Ergebnisses der am 18.10. und 19.10.2005 durchgeführten Ortsverhandlung, festgehalten in der beigegebenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift, GZ BMVIT-820.135/0019- II/SCH2/2005" unter Zugrundelegung der Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung der (unter Spruchpunkte A bis O) angeführten Vorschriften die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung sowie die wasserrechtliche und abfallwirtschaftsrechtliche Bewilligung erteilt, wobei als Rechtsgrundlagen folgende Bestimmungen genannt wurden:

"§§ 35 und 36 Abs 1 und 2 des Eisenbahngesetzes in der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Fassung BGBl Nr 60/1957, gem § 127 Abs 1 lit b) in Verbindung mit den §§ 10, 32, 38, 40, 41 und 56 des Wasserrechtsgesetzes 1959 sowie gemäß § 9 Abs 2 und 3 Abfallwirtschaftsgesetz, BGBl Nr 335/1990".

(Spruchpunkt 1., Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung).

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 Eisenbahngesetz (EisbG) beziehe sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

- "Zweigleisige Hochleistungs- und Fernverkehrsstrecke mit den Strecken- bzw. durchgehenden Hauptgleisen 1 und 2 von Koralmbahn-km 7.440 - km 18,000 für folgende Geschwindigkeiten: Betriebsgeschwindigkeit
- * V= 160 km/h (km 7,400 - km 9,800; die Trassierung und die baulichen Anlagen wurden für Ve=160 km/h ausgelegt) bzw Ve=160 km/h; Va = 200 km/h (km 9,800 - km 14,353) und Ve=200 km/h; Va = 250 km/h (km 14,353 - km 18,000)
- * Verbindungsgleis Nord (Koralmbahn - Südbahn) km 0,000 - km 1,393 als eingeleisige Strecke für Vmax = 100 km/h
- * Bahnhofsanlage des Bf Flughafen Graz (unterirdisch) mit den zusätzlichen Bahnhofsgleisen 3 und 4 von Koralmbahn-km 8,576 - km 9,503 (jeweils km-Lagen der äußersten WA - WA) für Vmax = 100 km/h, samt

Bahnsteigen, Hochbauten, Aufgängen und Zugängen, Rettungsplatz sowie die nachstehend angeführten 'Technikobjekte' als Hochbauten:

- Funkschaltheis mit Funkmast l.d.B km 8,085
- Technikgebäude r.d.B. im Wannenbauwerk km 8,653
- Technikgebäude l.d.B km 12,106
- Funkschaltheis mit Funkmast l.d.B km 14,960

Bahnhofsanlage des Bf Wundschuh mit den zusätzlichen Bahnhofsgleisen 3, 5 und 7 von

Koralmbahn-km 15,857 - km 17,907 (jeweils km-Lagen der äußersten WA-WA) für Vmax = 100 km/h,

- * teilweise aber auch nur 80 km/h bzw 60 km/h sowie 40 km/h (zu verlegendes Ausziehgleis Terminal Graz Süd / Werndorf der CCG; vgl Absteckplan Teil 2, Bf Wundschuh, Plan Nr. K_FW1_EB_VB_000_0207_F00, Einlage 0207 der Mappe 2.1, Verkehrsprojekt Bahnhof Teil 1)

Unterflurtrasse FW2 Feldkirchen / Flughafen (tunnelartige Anlage) von Koralmbahn-km 7,440 - km 13,058,

Unterflurbauwerk km 8,727 - km 11,976 ('Tunnellänge' 3,259 km), einschließlich der Rampe Nord (Wanne

- * km 7,663 - km 8,727) und der Rampe Süd (Wanne km 11,976 - km 12,863) samt den zugehörigen Rettungsplätzen mit Zufahrten, Notausstiegen mit Zufahrten und dem Tunnelentwässerungssystem sowie dem Löschwassersystem. (In der Unterflurtrasse ist der Bf Flughafen Graz integriert)

- * Bedienungswege und Verlegung von öffentlichen Straßen und Wegen

- * Rohrquerungen und Entwässerungsleitungen

- * Entwässerungsanlagen mit Bahngräben, Drainagen, Pumpwerken, Versickerungsbecken, Versitzmulden und Versickerungsanlagen sowie Rückhaltebecken und Einbindungen in die Vorfluter

- * Lärmschutzwände im Projektbereich

Feste Fahrbahn inkl der Übergangsbereiche zum konventionellen Schotterbett im Bereich km 8,450 - km

- * 12,125; FF und L-MFS bzw M-MFS in der Unterflurtrasse Feldkirchen / Flughafen Graz (FW2), Gesamtlänge 3,675 km

- * Erschütterungsmindernde Maßnahmen im Projektbereich

Eisenbahntechnische Einrichtungen wie beispielsweise Einrichtungen der Technikgebäude bei den

- * Rettungsplätzen, technische Ausstattung der Notausstiege für ST, EN, TK mit Funkstationen und Funkmasten usw, insbesondere

- Schaltstation l.d.B km 16,300
- Schaltstation l.d.B km 17,700".

Die eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß § 36 Abs 1 und 2 EisBG beziehe sich insbesondere auf folgende Objekte:

- * "Eisenbahntragwerke und Straßenbrücken (als Eisenbahnanlagen):

- Objekt FW 4B; Wilddurchlass Zettling km 13,596
- Objekt FW 8; Querung Laabach km 17,232
- Objekt FW 9A; Wegbrücke über den Laabach km 17,790

- * Verbindungsgleis Nord:

- Objekt FW 9B; Bahnbrücke über den Laabach km 1,033
- Objekt FW 9C; Wegbrücke über den Laabach km 1,027

- * Folgende bestehende Anlagen werden abgetragen:

- Gewerbehalle km 9,065
- Straßenüberführung E5 der Gemeindestraße über die Pyhrnautobahn km 14,790
- Straßenüberführung E6 der Gemeindestraße über die Pyhrnautobahn km 15,260
- Straßenüberführung E9 der Gemeindestraße über die Pyhrnautobahn km 17,820
- Laabachbrücke im Zuge der Gemeindestraße Wundschuh - Werndorf km 17,890

- * Errichtung folgender Graben- und Stützmauern:

- Stützmauer l. + r.d.B km 7,440 - km 7,663
- Stützmauer l. + r.d.B km 12,863 - km 13,058

- Grabenmauer r.d.B. km 14,050 - km 15,850
- Stützmauer r.d.B. bei Überführung FW7 km 16,490 - km 16,544
- Stützmauer r.d.B. bei Überführung FW7 km 16,559 - km 16,639
- Stütz- Grabenmauer i.d.B. neben Gleis 7 km 16,820 - km 17,189

* Errichtung folgender Hochbauten:

- Bf Flughafen Graz, Zugangsbereich Nord, mit Dachkonstruktion km 8,773 - km 8,832
- Bf Flughafen Graz, Belichtungs- /Dachkonstruktion Nord ca. km 8,870
- Bf Flughafen Graz, Belichtungs- /Dachkonstruktion Süd ca. km 8,940
- Bf Flughafen Graz, Zugangsbereich Süd, mit Dachkonstruktion km 8,980 - km 9,040
- Notausstieg r.d.B. km 9,531
- Notausstieg r.d.B. km 10,020
- Notausstieg r.d.B. km 10,447
- Notausstieg r.d.B. km 10,873
- Notausstieg r.d.B. km 11,203
- Notausstieg r.d.B. km 11,665"

Weiters wurde in diesem Spruchpunkt festgestellt, dass die mitbeteiligte Partei gemäß § 20 EisbG grundsätzlich verpflichtet sei, insbesondere im Folgenden (Seite 4 des angefochtenen Bescheids) näher beschriebene Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und Ableitungen von berührten bestehenden Drainagen auszuführen.

Die im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung miterfassten wasserrechtlichen Belange bezögen sich insbesondere auf - auf der Seite 4 des angefochtenen Bescheids - näher genannte "wasserbautechnische Maßnahmen".

Die belangte Behörde ordnete im Spruchpunkt 1.I weiters näher genannte "Vorschreibungen (Seiten 5 bis 53 des angefochtenen Bescheides, Auflagennummern 1 bis 296) an. Dabei handelt es sich um Vorschreibungen auf Grund der Gutachten der Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik (A, B), Eisenbahnbetrieb (C), Elektrotechnik (D), Lärmschutztechnik (E), Erschütterungsschutz (F), Hygiene/Humanmedizin (G), Wasserbautechnik (H), Geologie und Hydrogeologie (I), Grundwasserschutz (J), Bodenmechanik und Hohlraumbau (K), Tunnelsicherheit (L), Hochbautechnik (M), Ökologie (N), Jagdwirtschaft und Wildbiologie (O), Fischerei und Gewässerökologie (P), Deponietechnik (R) und Straßenverkehrstechnik (S) sowie um eine "Allgemeine Vorschreibung" (U). Die belangte Behörde ordnete ferner an, dass gemäß § 35 Abs 4 EisbG das Bauvorhaben innerhalb einer Frist von zwölf Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen sei und diese Frist über einen rechtzeitig an die Eisenbahnbehörde gerichteten Antrag verlängert werden könne (Spruchpunkt 1.II), und dass um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung gemäß § 36 Abs 3 EisbG sowie um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gesondert anzusuchen sei (Spruchpunkt 1.III bis V).

Im Spruchpunkt 1.VI wurde über die im Verfahren erhobenen "schriftlichen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen" dahin entschieden, dass diese zum Teil als unbegründet abgewiesen, zum Teil auf den Zivilrechtsweg verwiesen wurden (Punkte 1 bis 17).

Unter Spruchpunkt 1.VII wurde gemäß § 35 Abs 3 EisbG festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

1.2. Mit Spruchpunkt 2. ("Forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren") wurde gemäß § 185 Abs 6 im Zusammenhang mit §§ 17 und 18 des Forstgesetzes 1975 die Rodungsbewilligung für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen unter Einhaltung im Einzelnen angeführter Auflagen erteilt.

2.1. In der Begründung legte die belangte Behörde zunächst dar, dass die Koralmbahn als Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt Teil des Europäischen Pontebbana - Korridors über Brunn-Wien-Graz-Klagenfurt-Tarvis und Venedig sei. Deshalb und auf Grund ihrer Verankerung in den Leitlinien zu den Transeuropäischen Eisenbahnnetzen (TEN) sei sie nicht nur von nationaler Bedeutung, sondern als Fernverkehrsstrecke ein wichtiger Teil der internationalen Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die insgesamt ca 130 km lange Koralmbahn sei in vier getrennten Verfahren abgehandelt worden. Auch die eisenbahnrechtliche Einreichung sei in mehreren Abschnitten erfolgt, wobei der gegenständliche Einreichabschnitt Teil des ersten UVP-Abschnitts Feldkirchen-Wettmannstätten (km 7,44 bis km 31,82) sei.

Beim gegenständlichen Einreichabschnitt handle es sich um eine zweigleisige Neubaustrecke, die südlich von Graz bei der Abschwenkung von der bereits eisenbahnrechtlich genehmigten gebündelten viergleisigen Strecke Koralmbahn-Südbahn unmittelbar nach der Brücke über die A2/Südautobahn im Gemeindegebiet Feldkirchen beginne (km 7,440). Dort werde die Trasse nach Westen verschwenkt und orientiere sich in der Folge in annähernder Parallellage zum Flughafen. Die Gleislage sowie die bauliche Ausbildung der Objekte berücksichtigten bereits die optionale Einbindung der Ostbahnschleife (Verbindung zur steirischen Ostbahn) in das Gleis 2 der Koralmbahn. Bei km 8,727 werde das Nordportal der Unterflurtrasse Feldkirchen/Flughafen situiert. Unmittelbar nach dem Nordportal liege der Bahnhof Flughafen Graz. Die Unterflurtrasse verlaufe weiter unter der L 379 Flughafenstraße und schwenke anschließend in eine Parallellage zur A9 Pyhrnautobahn ein. Durch den Bahnhof Wundschuh erfolge die westseitige Anbindung des Terminal Graz Süd/Werndorf. Bei km 18,000 erfolge die Anbindung an den Nachbarabschnitt Werndorf-Wettmannstätten. Das Verbindungsgleis zur Südbahn beginne bei km 17,366 der Koralmbahn und binde in den Südkopf des Bahnhofes Werndorf ein.

2.2. Die Koralmbahn Graz-Klagenfurt sei mit der dritten Hochleistungsstrecken-Verordnung der Bundesregierung vom 2. April 1994, BGBl Nr 83/1994 zur Hochleistungsstrecke erklärt worden.

Die E AG (idF: H), der die Koralmbahn zur Planung übertragen worden sei, habe mit Schreiben vom 16. Juni 2000 das verhandlungsgegenständliche Vorhaben zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der belangten Behörde angezeigt. Auf Grund dessen sei von dieser das Vorverfahren zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe des § 4 UVP-G 2000 eingeleitet worden. Mit Schreiben vom 8. Oktober 2001 seien seitens der H die Unterlagen für die Trassenverordnung sowie die Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt worden. Mit Schreiben der belangten Behörde vom 9. November 2001 sei die Umweltverträglichkeitserklärung unter anderem den mitwirkenden Behörden und den Standortgemeinden zur Stellungnahme übermittelt worden, dies samt Trassenverordnungsunterlagen, und eine Frist zur Äußerung bis 14. Dezember 2001 eingeräumt worden. In weiterer Folge seien mit Schreiben vom 6. Dezember 2001 die Projektunterlagen gemäß § 24 Abs 6 iVm § 9 UVP-G 2000 ab 17. Dezember 2001 im Rahmen des UVP-Verfahrens zur öffentlichen Einsicht bei der belangten Behörde und den Standortgemeinden aufgelegt worden. Mit Schreiben vom 6. Dezember 2002 sei das Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24e Abs 1 UVP-G 2000 den Standortgemeinden übermittelt worden mit dem Ersuchen, dieses ab dem 20. Dezember 2002 mindestens vier Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

In der Zeit vom 28. bis 29. Jänner 2003 habe in Kalsdorf die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens, seiner Auswirkungen und des Umweltverträglichkeitsgutachtens stattgefunden. Das Protokoll darüber sei dem Projektwerber, den mitwirkenden Behörden, den Standortgemeinden, unmittelbar angrenzenden Gemeinden, der Umweltschutzkommission sowie den Parteien gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 zugestellt worden und in den Standortgemeinden über vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden.

Am 29. November 2004 habe die belangte Behörde auf Grund des positiven Ergebnisses des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens die Trassenverordnung gemäß § 3 HLG für die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Feldkirchen-Wettmannstätten im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt erlassen, kundgemacht in BGBl II Nr 449/2004.

2.3. Mit Schreiben vom 19. November 2004 sei seitens der H um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach §§ 35, 36 Abs 1 und 2 EisbG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bewilligung sowie um Erteilung der Rodungsbewilligung im Sinn des Forstgesetzes 1975 angesucht worden.

Im Rahmen dieser Einreichung seien von der Projektwerberin mit der Mappe 1 ("Allgemeines") näher genannte "Syntheseberichte" vorgelegt worden, in denen die Umsetzung der Ergebnisse des UVP-Prüfungsverfahrens in das Genehmigungsprojekt samt der zur Erfüllung der UVP-Zielsetzungen erforderlichen Änderungen des Projekts im Sinne einer vertieften Planung dargestellt worden sei. Im "Synthesebericht Einlage 0201/Änderungen im Zuge der EB-Planung" ergäben sich im Einzelnen (Seiten 65 bis 77 des angefochtenen Bescheids) dargestellte Änderungen, mit denen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen werde, bzw mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein könnten. Deren zusammenfassende Beurteilung habe ergeben, dass Änderungen aus dem Titel "Änderungen aus dem UVP-Verfahren" in Erfüllung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgten und positive Schutzauswirkungen hätten, während "sonstige Änderungen" sich aus der detaillierten Beurteilung der Änderungen aus dem vertieften Planungsstand ergäben, wobei diese teilweise positive Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, jedenfalls aber keinen negativen Einfluss auf einzelne Schutzgüter hätten. Eine zusammenfassende Beurteilung ergebe daher, dass alle Änderungen den Bestimmungen des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 zuzuordnen seien und keine gesondert zu genehmigenden Änderungen im Sinne des § 24g Abs 2 UVP-G 2000 vorlägen.

Auf Grund des Genehmigungsantrages der H sei seitens der belangten Behörde die Prüfung gemäß § 33 EisbG vorgenommen worden, die zu einem positiven Ergebnis gekommen sei, worauf die mündliche Verhandlung gemäß Edikt vom 31. August 2005 im Zeitraum vom 18. Oktober 2005 bis 19. Oktober 2005 durchgeführt worden sei. Die Projektunterlagen seien ab dem 3. September 2005 in den Standortgemeinden für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden.

Die Ergebnisse der Verhandlung seien in der Verhandlungsschrift festgehalten.

Mit Edikt vom 23. November 2007 seien Stellungnahmen zum Gutachten des Sachverständigen Dr. C K vom 30. Juni 2007 betreffend elektromagnetische Felder zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden, nämlich die Stellungnahme der T vom 27. August 2007 und die des Prof. Dr. S, vom September 2007, T A. Um die Herstellung des diesbezüglichen Gesamtzusammenhangs zu ermöglichen, seien weiters das Gutachten des Sachverständigen Dr. K vom 30. Juni 2007 und das Gutachten von Prof. Dr. S vom September 2005 - neuerlich - zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden.

Die belangte Behörde habe Gutachten aus den Fachgebieten Eisenbahnbautechnik - Oberbau, Fahrweg und Hochbau, Eisenbahnbautechnik - konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbetrieb, Elektrotechnik, Lärmschutz, Erschütterungsschutz, Hygiene und Umweltmedizin, Wasserbautechnik, Geologie und Hydrogeologie, Grundwasserschutz, Bodenmechanik und Hohlraumbau, Tunnelsicherheit, Hochbautechnik, Ökologie, Jagd und Wildbiologie, Gewässerökologie und Fischerei, Raumplanung, Deponietechnik, Straßenverkehrstechnik, VAI, Gewässerökologie und Fischerei, Denkmalschutz, Forsttechnik, sowie elektromagnetische Felder eingeholt.

Diese Gutachten seien zum Ergebnis gelangt, dass das Projekt unter Berücksichtigung der vorgelegten Genehmigungsunterlagen und der von den Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen genehmigungsfähig sei. Insbesondere seien gemäß diesen Gutachten auch die Ergebnisse des UVP-Verfahrens in ausreichender Weise berücksichtigt worden.

2.4. Die belangte Behörde lege weiter dar, dass gemäß § 2 HLG auch für die Genehmigung von Hochleistungsstrecken das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) anzuwenden sei. Das EisbG sei durch die Novelle BGBl I Nr 125/2006 geändert worden, wobei aber ausgehend von den Übergangsvorschriften das bereits anhängige Verfahren nach der alten Rechtslage, also dem EisbG in der Fassung vor der Novelle 2006, zu Ende zu führen sei.

Ausgehend von der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 19 Z 3 lit b UVP-G 2000 sei vor dem Hintergrund, dass das Vorverfahren für den gegenständlichen Projektsabschnitt am 16. Juni 2000, also vor dem maßgeblichen Stichtag des 31. Dezember 2004, eingeleitet worden sei, das UVP-G 2000 in der Fassung BGBl I Nr 84/2004 anzuwenden.

Im Hinblick auf die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen betreffend die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Richtlinie 85/337/EWG idF 97/11/EG sei festzuhalten, dass das UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, welche die formellen und inhaltlichen Anforderungen der zitierten Richtlinien bei weitem übertreffe, anordne. Eine solche UVP sei tatsächlich auch durchgeführt worden. Ausgehend davon, dass die Richtlinie in innerstaatliches Recht umgesetzt worden sei, bleibe für eine direkte Anwendung dieser Richtlinie kein Raum.

Gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 dürfe die Genehmigung nur erteilt werden, wenn das Projekt folgende Voraussetzungen erfülle:

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

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 könne bis zur Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem EisbG das Vorhaben - ohne Wiederholung der bisher durchgeführten Schritte der UVP - geändert werden, soweit durch die Änderung Ergebnissen der UVP Rechnung getragen werde oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein könnten.

Diese Voraussetzungen lägen, was die im gegenständlichen Verfahren erfolgten Änderungen betreffe, vor, wobei auf die diesbezüglichen "Syntheseberichte" zu verweisen sei.

2.5. Einzelne Parteien hätten Einwendungen erhoben, wobei sich jedoch die Bezug habenden, von der Behörde bestellten Sachverständigen mit diesen Einwendungen auseinander gesetzt hätten und auf Grund dessen bei ihren in den Gutachten dargestellten Ergebnissen verblieben seien. Auf Grund dieser Ausführungen habe die belangte Behörde keine Veranlassung gesehen, von den seitens der behördlich bestellten Sachverständigen erstatteten Gutachten abzuweichen und seien diese als nachvollziehbar, schlüssig und zutreffend zu beurteilen. Die seitens der behördlich bestellten Sachverständigen erstellten Gutachten seien der Entscheidung zugrunde zu legen gewesen, wobei aber hinsichtlich der Gutachten für Eisenbahnbautechnik, elektromagnetische Felder, Wasserbautechnik, Jagdwirtschaft und Wildbiologie, Straßenverkehrstechnik, Erschütterungsschutz, Geologie

und Hydrogeologie, Bodenmechanik und Hohlraumbau sowie Hygiene und Umweltmedizin und die daraus resultierenden Auflagen auf näher genannte - weitere - Ausführungen zu verweisen sei.

Die belangte Behörde habe sämtliche der von Seiten der Sachverständigen erstatteten Auflagenvorschläge auf ihre Relevanz gemäß den abschließenden Verfahrensergebnissen, ihre Widerspruchsfreiheit, ihre Aktualität und ihre Notwendigkeit überprüft. Das Ergebnis dieser Überprüfungen seien die im Spruch des angefochtenen Bescheides festgehaltenen Vorschriften. Im Wesentlichen seien sämtliche vorgeschlagenen Auflagen übernommen worden, mit Ausnahme der folgenden, die entweder konkretisiert worden seien oder auf Grund näherer Begründung nicht in den Spruch zu übernehmen gewesen seien.

2.6. Die belangte Behörde legte dabei auf den Seiten 85 bis 101 des angefochtenen Bescheides im Einzelnen dar, welche Auflagenvorschläge welcher Sachverständiger aus welchen Gründen nicht zu übernehmen gewesen seien. Auf den Seiten 96 bis 101 befasst sich die Begründung des angefochtenen Bescheides dabei mit Vorschriften auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen für elektromagnetische Felder, wobei die belangte Behörde einleitend darlegte, dass zum Gutachten des Sachverständigen Dr. K vom 30. Juni 2007 nachfolgend wissenschaftliche Gutachten ausgearbeitet worden seien, die verfahrensgegenständlicher Projektbestandteil des Einreichprojektes seien, nämlich einerseits die Stellungnahme der T, vom 27. August 2007, und andererseits die Stellungnahme von Prof. Dr. S, A. Diesen Gutachten seien die "in der Folge angeführten Erklärungen zu den Auflagenvorschlägen aus dem Gutachten des Sachverständigen für elektromagnetische Felder vom 30. Juni 2007" entnommen.

Im Weiteren wird von der belangten Behörde diesbezüglich Folgendes ausgeführt:

"Der Auflagenvorschlag

'Seitens der Ö AG ist sicherzustellen, dass an den nachfolgend angeführten Expositionsorten (Gebäuden) der Beurteilungswert von 200nT berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (Koralmbahn 149 A, Südbahn 239 A) nicht überschritten wird.

Schnitt	EB-km	Beschreibung	24h/ Normalbetrieb (A)	Immission Gebäude	Maßnahmen
2	7,815	8 F, Pweg 6, KG 63248 L, 101/51	239	0,25µT	Zwingend
2-3	7,965	8 F, Zweg 10, KG 63248 L, 109/4	239	0,42µT	Zwingend
...					
11	9,840	8 F KG 63248 L, 497/4, Fa. J	149	0,72µT	Zwingend
11-12	9,860	8 F, KG 63248 L, 497/4, J Bauhof	149	0,72µT	Zwingend
...					
13	11,155	8 K, Fstraße 116 KG 63286 T, 372/4	149	0,22µT	Zwingend

Als Maßnahmen kommen prinzipiell in Betracht:

a) Reduktion des Magnetfeldes durch den Maßnahmen im Bereich des Gefüges Hinleiter und Rückleiter mit dem Ziel durch Kompensation das magnetische Wechselfeld zu reduzieren.

b) Zivilrechtliche Vereinbarung mit den Liegenschaftseigentümern, dass jene Gebäude, die über dem vorgeschlagenen Beurteilungswert liegen nicht für Daueraufenthalte genutzt werden.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da die Gebäude mit der lt. Tabelle höchstens magnetischen Immission bei km 9,840 bzw km 9,860 liegen und der dort berechnete Flusssdichtewert von 0,72 µT beim 24-h-Mittelwert des Stromes und Normalbetrieb für 149 A ergibt einen umgerechneten Strom von ca. 41 A (0,20 µT/0,72 µT 149 A), um an diesem Punkt 200 nT einzuhalten. Für 100 nT ergibt sich ein 24-h-Mittelwert von c a. 20 A. Auf Grund dieser Überlegungen würde zB die Einhaltung dieses letzt genannten Beurteilungswertes eine Reduktion der transportierbaren (transportierten) Tonnage auf ca. 20 % (bei 0,2 µT) und ca. 10 % (bei 0,1 µT) der geplanten Tonnage bedeuten.

Wie dem Gutachten der T entnommen werden kann, werden in 1 m über Grund die Referenzwerte für die magnetische Ersatzflusssdichte gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850: 2006-02-01 im gesamten gegenständlichen Abschnitt sowohl innerhalb als auch außerhalb der Bahngrundgrenze eingehalten. (Seite 52, 53)

Der Auflagenvorschlag

'Seitens der Ö AG ist sicherzustellen, dass in Bereichen, in denen die spezifische Exposition von 200 nT ausgehend vom Vorhaben, berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (Koralmbahn 149 A, Südbahn 239 A) überschritten wird, keine sensiblen Nutzungen (Wohnungen, Dauerarbeitsplätze, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, Spielplätze etc) stattfinden.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da im gegenständlichen Projekt keine Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, oder öffentliche Spielplätze innerhalb der 200 nT-Linie vorhanden sind.

Im Gutachten der T wurde eine geeignete Anzahl von Querschnitten berechnet um eine Beurteilung der Exposition von Personen durchzuführen. Die Wohnungen, die sich innerhalb der 200 nT-Linie befinden können den Plänen entnommen werden. Eine Liste der Wohnungen findet sich in der 2. Beurteilung des Sachverständigen. Die durch das Projekt insgesamt verursachten magnetischen Felder, die den gegenständlichen Projektabschnitt behandeln, sind in folgender Projektsunterlage detailliert dargestellt:

1) WISSENSCHAFTLICHES GUTACHTEN Berechnung niederfrequentierter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken - Wundschuh - Werndorf (km 7,440 - km 18,000) inkl Verbindungsgleis Nord (km 0,000 - km 1,393) vom 02. Juni 2005, T (2.3).

Daraus ergibt sich, dass in allen Fällen an der Bahngrundgrenze sowie oberhalb und seitlich der Bereiche, die zugänglich sind, und in jenen Bereichen der zu genehmigenden Eisenbahnanlage, die entweder als Arbeitsplätze oder als dem Publikum gewidmete Flächen dienen sollen, der dem Projekt zu Grunde gelegte Referenzwert für die magnetische Ersatzflussdichte von 300 μ T (16,7 Hz) eingehalten wird. Bezug nehmend auf die zwingende Maßnahme 2 (2.2) kann festgehalten werden, dass im Gutachten der T (2.3) Gebäude und Objekte in den Querschnitten eingezeichnet sind und die berechneten Querschnitte eine Beurteilung des gesamten Einreichabschnitts gestatten. Siehe dazu auch Abschnitt 2.3.1, Seiten 102 ... 105 des Sachverständigengutachtens (2.2).

Die Referenzwerte für die magnetische Ersatzflussdichte bzw elektrische Ersatzfeldstärke in 1 m über Grund gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850: 2006-02-01 werden im gesamten betreffenden Einreichabschnitt eingehalten.

Die Auflage ist daher erfüllt.

Der Auflagenvorschlag

'Zur Vervollständigung der medizinischen Beurteilung im Hinblick auf die Exposition gegenüber elektrischen Wechselfeldern sind nachfolgende Angaben für den Bereich des freien Strecke erforderlich:

a) Quantifizierung der Exposition im Freien durch Erstellung von Diagrammen die den Feldstärkeverlauf in Abhängigkeit von der Distanz zur Trasse darstellen.

b) Quantifizierung der Minderungswirkung des elektrischen Feldes durch vergleichbare frequenzselektive Messungen an realen Objekten (außen/innen) im Nahbereich einer bestehenden 15 kV - Bahnlinie.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen.

Zu Punkt a):

Im Gutachten der T (2.3) sind im Kapitel 5 die geforderten Expositionen für das elektrische Wechselfeld im Bereich der freien HL-Strecke dargestellt. Aufgrund von Messergebnissen von Messungen der T kann festgehalten werden, dass zur Beurteilung der elektrischen Ersatzfeldstärke im Sinne einer Referenzwertabschätzung die im Kapitel 5 (2.3) angegebenen elektrischen Ersatzfeldstärken für die freie Strecke herangezogen werden können. Die dort dargestellte Ausnutzung der Referenzwerte der elektrischen Ersatzfeldstärke ist gering, sie beträgt zB in 1 m Bodenabstand nur 10 % bei Nennspannung (12,5 % bei höchster nichtpermanenter Spannung).

Diese Auflage ist daher erfüllt.

Zu Punkt b):

Die 'Minderungswirkung' von realen Objekten ist im Kapitel 5 beschrieben, Bezug nehmend auf die Forderung des Sachverständigen, die Minderung elektrischer Felder durch Gebäude im Nahbereich von 15-kVBahnstromversorgungsleitungen zu quantifizieren, kann aufgrund von Messungen an/in Gebäuden mit Reduktionsfaktoren für das elektrische Feld (16,7 Hz) unter Berücksichtigung der Wohnraumnutzung zwischen 1 ... 2 gegenüber den Feldstärkewerten ohne Schirmwirkung gerechnet werden (siehe Kapitel 5 in dieser wissenschaftlichen Stellungnahme). Je nach Bauart des Gebäudes (Baustoff, Fenster, elektrisch wirksame Schirmungen, Gestaltung des Gebäudes) können aber durchaus höhere Reduktionsfaktoren (Schirmfaktoren) für das niederfrequente elektrische Feld erreicht werden. Im Sinne einer konservativen Vorgangsweise werden bei der Beurteilung des elektrischen Feldes durch die T diese Minderungswirkungen nicht berücksichtigt.

Da die oa. Messungen und Berechnungen zeigen, dass der Referenzwert für das elektrische Feld in allgemein zugänglichen Bereichen eingehalten wird, sind die Forderungen des Sachverständigen im gegenständlichen Fall erfüllt.

Der Auflagenvorschlag

'Zur Vervollständigung der medizinischen Beurteilung im Hinblick auf die Exposition gegenüber magnetischen Wechselfeldern sind nachfolgende Angaben erforderlich:

* Quantifizierung der Vorbelastung durch flächige Magnetfelder wie zB durch 110 kV, 220 kV und 380 kV-Leitungen im Bereich 75 m beidseits der Trasse unter Angabe der magnetischen Flussdichten für das n-1 Kriterium.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen. Der Beitrag von 110- /220-/380-kV-Freileitungen zur Vorbelastung durch flächige Magnetfelder kann der Literatur entnommen werden. Im gegenständlichen

Abschnitt der Koralmbahn können die flächigen magnetischen Ersatzflussdichten verursacht durch Hochspannungsfreileitungen auf Basis der Beurteilung gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850: 2006-02-01 vernachlässigt werden, da ihr Beitrag nur gering ist.

Im gegenständlichen Fall kann festgehalten werden, dass es zu keiner Überschreitung der zulässigen Referenzwertausschöpfung im Sinne der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 kommt, weder bei maximal zulässigen Betriebsströmen, Strömen entsprechend dem (n-1)- Kriterium noch bei 24-h-Mittelwerten.

Der Auflagenvorschlag

'Planliche Darstellung leitfähiger metallischer Strukturen im Nahbereich der Trasse wie zB Fernwärmeleitungen aus Metall, Gasleitungen aus Metall, Ölpipelinerohre aus Metall, Kanalrohre aus Metall, Wasserleitungen aus Metall, Schirme von Telefon- TVund sonstigen Kabeln.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da grundsätzlich Felder durch in metallisch leitfähigen Strukturen fließende Ströme physikalisch nie ausgeschlossen werden können. Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass im gegenständlichen Fall außerhalb der Bauverbotszone, unter der Annahme der Berücksichtigung und der Einhaltung der Elektrotechnikverordnung bzw Nullungsverordnung, die in den metallisch leitfähigen Strukturen in Wohnhäusern (Wasserleitungen, PEN-Leiter, ...) fließenden Ströme (16,7 Hz) nur sehr geringe Beiträge zum magnetischen Feld liefern (dies gilt hier auch für Pipelines, Wasserleitungen usw). Die von diesen vagabundierenden Strömen resultierenden magnetischen Felder werden daher im gegenständlichen Fall vernachlässigt.

Die hier von Dr. K planliche Darstellung metallisch leitfähiger Strukturen im Nahbereich der Trasse ist aus den bereits genannten Gründen nicht gerechtfertigt und zur Beurteilung nicht erforderlich.

Der Auflagenvorschlag

'Beschreibung des Konzeptes zur Vermeidung der Ausbildung von Ausgleichsströmen bei leitfähigen metallischen Strukturen im Nahbereich der Trasse und Prognose für die zu daraus zu erwartenden Magnetfelder.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da grundsätzlich Felder durch in metallisch leitfähigen Strukturen fließende Ströme physikalisch nie ausgeschlossen werden können. Wie jedoch bereits ausgeführt, liefern die durch induktive Beeinflussung verursachten Ausgleichsströme nur geringe Beiträge zum elektromagnetischen Feld in der Umgebung von leitfähigen metallischen Strukturen mit Erdrückleitung. Unter Berücksichtigung der Elektrotechnikverordnung und Nullungsverordnung werden Ausgleichsströme minimiert; sie liefern daher nur geringe Beiträge zum elektromagnetischen Feld in der Umgebung.

Die vom Sachverständigen verlangte Prognose der zu erwartenden Magnetfelder durch Ausgleichsströme in metallisch leitfähigen Strukturen im Nahbereich der Trasse ist im gegenständlichen Fall aus den bereits genannten Gründen (vgl 'Wissenschaftliche Stellungnahme zu 'Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetische Felder 2. Beurteilung' aus elektrotechnischer Sicht 30. Juni 2007' vom 27. August 2007 T'; Kapitel 6) nicht gerechtfertigt und zur Beurteilung im Sinne der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 nicht erforderlich.

Der Auflagenvorschlag

'Erstellung eines Minimierungskonzeptes im Hinblick auf eine Reduktion magnetischer Wechselfelder.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Hinsichtlich des geforderten Minimierungskonzeptes festgestellt wird, dass projektgemäß durch zwei hochleitfähige Rückleiter das Magnetfeld um ca. 20 % in 1 m Höhe über der SOK gegenüber einer Bahnstrecke ohne Reduktionsleiter reduziert wird. Weitere Maßnahmen zur Reduktion des elektromagnetischen Feldes, wie zB die optimierte Verlegung weiterer passiver Kompensationsleiter können nicht als Stand der Technik angesehen werden und sind Gegenstand aktueller und zukünftiger Forschung.

Unter Beachtung der Elektrotechnikverordnung und der Nullungsverordnung liegt somit ein dem Stand der Technik entsprechendes Minimierungskonzept vor, das diese Forderung erfüllt.

Der Auflagenvorschlag

'Ausarbeitung eines Monitoringplans für magnetische Wechselfelder (16 2/3 Hz) im Umfeld der Trasse, dass zum Ziel hat Ausgleichsströme auf leitfähigen Strukturen zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Magnetfeldmessungen vor und nach dem Bau der Anlage der Beweissicherung und Evaluierung der Berechnungen bzw zur Bestätigung der Wirksamkeit der getroffenen Minimierungsmaßnahmen und der durch Ströme in leitfähige Strukturen verursachten Magnetfelder dienen. Es wird darauf hingewiesen, dass Magnetfeldmessungen gemäß dem Stand der Technik einerseits Profile entlang von ausgewählten Aufpunktgeraden und andererseits Langzeitmessungen beinhalten, um Aussagen über die sachlichen, örtlichen und zeitlichen Charakteristiken treffen zu können. Da im gegenständlichen Fall eine Neubaustrecke vorliegt kann auf Messungen vor der Inbetriebnahme verzichtet werden. Messungen nach der Inbetriebnahme werden seitens der ÖBB durchgeführt. Auf die Ausarbeitung eines Monitoringplanes für magnetische Wechselfelder kann daher verzichtet werden.

Der Auflagenvorschlag

'Planliche Darstellung der Querprofile für alle für den Daueraufenthalt vorgesehenen Gebäude innerhalb von 75 m Distanz seitlich der Trassenmitte bzw 75 m über SOK.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da dem Gutachten der T (siehe (2.3) die elektromagnetischen Felder für alle Gebäude für einen Daueraufenthalt von Personen innerhalb der geforderten 75 m in den Querschnitten entnommen werden können. Dies ist auch der Tabelle aus 'Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetischer Felder 2. Beurteilung', Abschnitt 2.3.1, Seite 103 ... 105 ersichtlich.

Der Auflagenvorschlag

'Liste aller für den Daueraufenthalt vorgesehenen Gebäude innerhalb von 75 m seitlich der Trassenmitte bzw 75 m über SOK mit Adresse, Grundstück-Nummer und Anrainer-Verzeichnis-Nummer.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da die Auflage inhaltlich nicht zutreffend ist.

Der Auflagenvorschlag

'Nach Inbetriebnahme der Eisenbahnanlage sind im Bereich der freien Strecke frequenzselektive (16 2/3 Hz) / potentialfreie Messungen elektrischer Wechselfelder im Inneren von Wohngebäuden und Gebäuden, die dem Daueraufenthalt dienen, im Nahbereich der Trasse bei trockenem, nebfreiem Wetter durchzuführen. Soweit ein Immissionswert von 10 V/m für den Frequenzbereich von 16 2/3 Hz überschritten wird, sind von der H Maßnahmen zur Reduktion anzubieten. Die Auswahl der zu untersuchenden Objekte ergibt sich aus den Erfahrungen bei den Messungen.'

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da im Gutachten der

T (2.3) sowie im 'Kapitel 5, Wissenschaftliche Stellungnahme zu 'Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetische Felder

2. Beurteilung' aus elektrotechnischer Sicht 30. Juni 2007' vom 27. August 2007. T' die zu erwartenden elektrischen Ersatzfeldstärken im Nahbereich einer elektrischen Bahnanlage sowie der Einfluss der Gebäudeschirmwirkung hinsichtlich elektrisches Feld ausreichend dokumentiert sind.

Diese Auflage ist daher entbehrlich."

Im Folgenden führte die belangte Behörde aus, dass der Sachverständige für elektromagnetische Felder, Dr. K, von der mitbeteiligten Partei abgelehnt worden sei, dass dieser Ablehnungsantrag, wie mit näherer Begründung dargelegt wurde, aber unberechtigt gewesen sei.

2.7. Im Weiteren bezog sich die belangte Behörde auf einzelne Einwendungen und legte dabei zunächst dar, dass "für alle Bereiche des Projektes seitens der Behörde ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer durch Auflagen im Bescheid sichergestellt" worden seien, was durch die eingeholten Gutachten bestätigt worden sei. Schließlich legte die belangte Behörde ihre Auffassung dar, warum die Einwendungen betreffend Einwirkungen durch Lärm, Erschütterungen, Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse, Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen bzw Wertminderungen, notwendiger Beweissicherungsmaßnahmen, Lage und Dimensionierung von Verkehrsverbindungen, Beschränkung der Bauzeiten, Veränderung von geplanten Ökoflächen, Beeinträchtigung der Jagd, Bauablauf, Beeinträchtigung der Lebensqualität bzw der Gesundheit, Beeinträchtigung durch Staub und Schmutz sowie hinsichtlich Einbindung des Projekts in die Landschaft insgesamt unberechtigt seien.

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid gerichtete Beschwerde nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahren und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erwogen:

1. Die Parteien des Beschwerdeverfahrens gehen übereinstimmend - und vor dem Hintergrund der Übergangsbestimmungen des EibG zutreffend - davon aus, dass auf das gegenständliche Verfahren das EibG idF vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 anzuwenden ist.

Unstrittig ist auch, dass der Beschwerdeführer als Eigentümer vom Vorhaben betroffener Liegenschaften iS von § 34 Abs 4 EibG Partei des Verfahrens und beschwerdelegitimiert ist.

2. Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, die Auflagen im UVP-Verfahren seien in die "ediktale Sperrfrist" des § 44a Abs 3 AVG gefallen, weil die öffentliche Einsicht der Umweltverträglichkeitserklärung sechs Wochen ab 17. Dezember 2001, die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens vier Wochen ab 6. Dezember 2002 stattgefunden habe. Gemäß § 44a Abs 3 letzter Satz AVG sei aber in der Zeit vom 24. Dezember bis 6. Jänner die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig, woraus abzuleiten sei, dass nicht nur die Kundmachung außerhalb der ediktalen Sperrfrist liegen müsse, vielmehr - in analoger Anwendung der ZPO - die Einwendungsfrist um die Zeit der "verhandlungsfreien Zeit (24. Dezember bis 6. Jänner)" verlängert würde. Die dem eisenbahnrechtlichen Baubescheid zu Grunde liegende Trassenverordnung sei deshalb mit Rechtswidrigkeit behaftet, was auf den angefochtenen eisenbahnrechtlichen Baubescheid durchgreife.

3. Dieses Vorbringen ist nicht zielführend.

Gemäß § 44a Abs 1 AVG (idF seit BGBl I Nr 158/1998) kann die Behörde den Antrag durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Gemäß § 44a Abs 2 AVG hat das Edikt zu enthalten

1. den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens;
2. eine Frist von mindestens sechs Wochen, innerhalb derer bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben werden können;
3. den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 44b;
4. den Hinweis, dass die Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Gemäß § 44a Abs 3 letzter Satz AVG ist in der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.

Wie der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2006/03/0035, auf das gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird, ausgesprochen hat, bezieht sich die Bestimmung des § 44a Abs 3 letzter Satz AVG nur auf die Zulässigkeit der Kundmachung durch Edikt, nicht aber auf die Berechnung der Einwendungsfrist nach § 44a Abs 2 Z 2 AVG. Da die Kundmachung sowohl der Umweltverträglichkeitserklärung als auch des Umweltverträglichkeitsgutachtens jeweils außerhalb der in § 44a Abs 3 letzter Satz AVG genannten Sperrfrist stattgefunden hat, wird mit dem dargestellten Vorbringen des Beschwerdeführers schon deshalb eine Rechtswidrigkeit der Trassenverordnung nicht aufgezeigt.

4. Die Beschwerde macht weiter geltend, die Beweiswürdigung der belangten Behörde sei mangelhaft, weil das Gutachten des Sachverständigen Dr. C K nicht berücksichtigt worden sei. Dieser Sachverständige sei von der belangten Behörde mit der Erstattung eines Gutachtens für das Fachgebiet elektromagnetische Felder betraut worden. Seinem Gutachten sei durch die im Auftrag der mitbeteiligten Partei erstellten Gutachten der T vom 27. August 2007 sowie durch die beiden Gutachten von Prof. S aus September 2005 und September 2007 entgegen getreten worden; weder aus dem angefochtenen Bescheid noch aus diesen Gutachten gehe allerdings hervor, in wessen Auftrag sie erstellt wurden.

Die belangte Behörde habe sich bei ihrer Beweiswürdigung zwar auf die Gutachten der von ihr bestellten Sachverständigen bezogen, entgegen dieser grundsätzlichen Vorgangsweise hinsichtlich des Fachbereichs elektromagnetische Felder aber nicht etwa das Gutachten des von ihr bestellten Sachverständigen als Bescheidgrundlage herangezogen, vielmehr die seitens der mitbeteiligten Partei in Auftrag gegebenen Gutachten. Im angefochtenen Bescheid würden zahlreiche von Dr. K vorgeschlagene Auflagenpunkte, welche nicht übernommen wurden, aufgezählt. In der Begründung werde auf das jeweilige Gutachten der T bzw von Prof. S zurückgegriffen, ohne allerdings zu begründen, warum diese Gutachten in den beschriebenen Auflagepunkten glaubwürdiger seien als das Gutachten des Sachverständigen Dr. K. Es würden daher die Widersprüche der Gutachten nicht dargestellt und sei nicht einmal nachvollziehbar, ob es sich bei der vorgenommenen Begründung um eine eigene Meinung der belangten Behörde oder um ein Zitat aus einem Gutachten handle.

Die belangte Behörde sei letztlich auch den vom Beschwerdeführer gestellten Anträgen vom 8. Jänner 2008 "begründungslos nicht näher getreten", obwohl diese Anträge geeignet gewesen wären, die Widersprüche zu klären. Mangels schlüssiger Begründung sei daher eine Nachprüfung des Bescheides nicht möglich; dieser leide vielmehr an einem wesentlichen Verfahrensfehler.

5. Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzustellen, dass der Verwaltungsgerichtshof einen Verfahrensmangel gemäß § 42 Abs 2 Z 3 lit c VwGG nur aufgreifen kann, wenn von der beschwerdeführenden Partei im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof konkret dargetan wird, dass es nicht auszuschließen ist, dass die belangte Behörde bei Vermeidung des Verfahrensmangels zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Die Beweiswürdigung ist nach ständiger Rechtsprechung ein Denkprozess, der nur insofern einer Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof zugänglich ist, als es sich um dessen Schlüssigkeit bzw darum handelt, ob die Beweisergebnisse, die dabei gewürdigt wurden, in einem ordnungsgemäßen Verfahren ermittelt worden sind. Die Schlüssigkeit der Erwägungen innerhalb der Beweiswürdigung unterliegt daher der Kontrollbefugnis des Verwaltungsgerichtshofes, nicht aber deren konkrete Richtigkeit (vgl etwa das hg Erkenntnis vom 29. September 2008, Zl 2006/03/0078).

6. Mit dem dargestellten Beschwerdevorbringen wird eine relevante Mangelhaftigkeit des angefochtenen Bescheides nicht aufgezeigt:

Unstrittig ist, dass sowohl das Gutachten der T vom 27. August 2007 also auch die beiden Gutachten von Prof. S über Auftrag der mitbeteiligten Partei erstellt wurden. Der Beschwerdeführer behauptet auch gar nicht etwa, dass im Verfahren unklar geblieben wäre, über wessen Auftrag die genannten Gutachten erstellt worden seien.

Aus der Bescheidbegründung, die oben wiedergegeben wurde, wird entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers deutlich, aus welchen Gründen die belangte Behörde zur Auffassung gelangt ist, einzelne vom Sachverständigen Dr. K vorgeschlagene Auflagenpunkte nicht zu übernehmen. Entgegen dem Vorbringen des Beschwerdeführers hat die belangte Behörde dabei auch klargestellt (Bescheid S 96),

dass sie insoweit den genannten Gutachten (T und Prof. S) gefolgt ist. Eine Unschlüssigkeit der Beweiswürdigung wird vom Beschwerdeführer nicht aufgezeigt.

Mit dem pauschal gebliebenen Vorbringen, die belangte Behörde sei den vom Beschwerdeführer gestellten Anträgen vom 8. Jänner 2008 begründungslos nicht näher getreten, wird ein relevanter Verfahrensmangel nicht aufgezeigt, zumal nicht einmal klargestellt wird, welche subjektiven Rechte des Beschwerdeführers dadurch verletzt worden seien.

7. Vor dem Hintergrund, dass die behauptete Rechtswidrigkeit der Trassenverordnung aus den oben zu Punkt 3. genannten Gründen nicht vorliegt, war die Anregung, beim Verfassungsgerichtshof einen Antrag auf Aufhebung der Trassenverordnung zu stellen, nicht aufzugreifen.

8. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass dem angefochtenen Bescheid die behauptete Rechtswidrigkeit nicht anhaftet.

Die Beschwerde war deshalb gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455.

Wien, am 17. März 2011