



Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed, Mag. Samm und Dr. Himberger als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revisionen der revisionswerbenden Parteien 1. Bürgerinitiative F in P, 2. L E eGen. in E, 3. H A in P, 4. C A in P, 5. DI G A in P, 6. S A in L, 7. U A in L, 8. A A in L, 9. S A in L, 10. T A in L, 11. D R in H, 12. S R in H, 13. S R in H, 14. K R in H, 15. E R in H, 16. R R in H, 17. A W in M, 18. D W in M, 19. I W in M, 20. J W in M, 21. S W in M, 22. H A in M, 23. M A in M, 24. A A in M, 25. M A in M, 26. G J in M, 27. K J in M, 28. T J in M, 29. M J in M, 30. Ing. H K in P, 31. S K in P, 32. J K in P, 33. K K in L, 34. A K in L, 35. C N in H, 36. Ing. Mag. (FH) K V in L, 37. Ing. Mag. (FH) B V in L, 38. P V in L, 39. L V in L, 40. A V in L, 41. Ing. E V in L, 42. Dipl.-Ing. C B in O, 43. F B in O, 44. Ing. J E in E, 45. A H in L, 46. J L in P, 47. E L in P, 48. Mag. M L in P, 49. M L in P, 50. M M in H, 51. T M in H, 52. T W in P, 53. M B in L, 54. G D in L, 55. K E in L, 56. M E in L, 57. C E in L, 58. H L in P, 59. Mag. S L in P, 60. G L in P, 61. H M in H, 62. A M in H, 63. B M in H, 64. F M in H, 65. M M in L, 66. A M in L, 67. S D in L, 68. A D in L, 69. H S in M, 70. E S in M, 71. R S in M, 72. N S in M, 73. B R in M, 74. A R in M, 75. J R in M, 76. P E in P, 77. K G in P, 78. U G in P, 79. J K in H, 80. B K in H, 81. Dipl.-Ing. J K in H, 82. H M in H, 83. A M in H, 84. Dipl.-Ing. Dr. H M in H, 85. G R in M, 86. H S in H, 87. B S in H, 88. C S in H, 89. Dr. E S in H, 90. J S in H, 91. E S in H, 92. K W in O, 93. I W in O, 94. Dipl.-Ing. (FH) R W in O, 95. D W in O, 96. Ing. R L in H, 97. E L in H, 98. Dipl.-Ing. St L in H, 99. S S in M, 100. M J in P, 101. B K in L, 102. J F in H, 103. A F in H, 104. J F in W, 105. E G in L, 106. Dr. R L in L, 107. H K in L (protokolliert zu Ra 2021/03/0167 bis 0273), alle vertreten durch die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in 4020 Linz, Böhmerwaldstraße 14, 108. Gemeinde P (protokolliert zu Ra 2021/03/0274), diese vertreten durch die Haslinger Nagele Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Mölker Bastei 5, 109. Stadtgemeinde L und 110. Bürgerinitiative „I“ in L (protokolliert zu Ra 2021/03/0275 und 0276), beide vertreten durch die Haslinger Nagele Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Mölker Bastei 5, und die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in 4020 Linz,



Böhmerwaldstraße 14, gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. April 2020, Zl. W248 2194564-1/172E, betreffend eine Genehmigung nach dem UVP-G 2000 (belange Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; mitbeteiligte Partei: Ö AG in W, vertreten durch die Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Volksgartenstraße 3/2. OG), den **Beschluss** gefasst:

Die Revisionen werden zurückgewiesen.

Die revisionswerbenden Parteien zu 1 bis 107 (gemeinsam zu gleichen Teilen), die revisionswerbende Partei zu 108 und die revisionswerbenden Parteien zu 109 bis 110 (gemeinsam zu gleichen Teilen) haben der mitbeteiligten Partei jeweils Aufwendungen in der Höhe von € 1.106,40 und der belangten Behörde jeweils Aufwendungen in der Höhe von € 553,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung:

I. Sachverhalt:

- 1 **A.** Das gegenständliche Genehmigungsverfahren betrifft den viergleisigen Ausbau mit abschnittsweiser Neutrassierung (im Wesentlichen durch „Verschwenkung“ der Linie zum Flughafen Hörsching) der bestehenden derzeit zweigleisigen Westbahnstrecke im Abschnitt Linz - Marchtrenk durch die mitbeteiligte Partei.
- 2 Nach den Feststellungen des nunmehr angefochtenen Erkenntnisses stellt sich das Vorhaben (im Detail) wie folgt dar:

„Das Vorhaben beginnt im Gemeindegebiet von Leonding bei Bestandskilometer 190,300 am Ende des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes, wo es an das bereits gemäß UVP-G 2000 und EisbG genehmigte Projekt ‚Linz Hbf. - Westseite inkl. LILO‘ (Bescheid der BMVIT vom 23.12.2013, BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013) anschließt. Die Trasse folgt im Gemeindegebiet von Leonding der Bestandsstrecke (= HL-2-Strecke), wobei die Gleise der (neuen) HL-1-Strecke nördlich des Bestandes (rechts der Bahn) zugelegt werden. [...] Die Haltestelle Leonding der Westbahn wird inklusive Park & Ride-Anlage neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung



und barrierefreien Zugängen). Ebenso wird die Haltestelle Leonding der Linzer Lokalbahn (LILO) neu errichtet.

Vor der Unterführung der L1227 Paschinger Straße schwenkt ab ca. Projekt-km 193,9 die neue, 4-gleisige Trasse nach Süden vom Bestand ab und führt an den Flughafen Hörsching (blue danube airport Linz) heran. [...] Im Bereich des Flughafens Hörsching wird eine neue Haltestelle (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen) inklusive Park & Ride-Anlage und das neue Elektronische Stellwerk (ESTW) Hörsching errichtet. Nördlich der Trasse wird in diesem Bereich in Parallellage die neue Umfahrung Pasching - Abschnitt West (als Ersatz für die L533 - Flughafenstraße) realisiert. Nach dem Flughafen Hörsching schwenkt die Trasse wieder an den Bestand. Im Anschwenkbereich der Trasse an den Bestand werden die bestehenden Anschlussbahnen Schenker und Bundesheer an das gegenständliche Vorhaben lagemäßig angepasst.

Die Verschwenkungstrasse zum Flughafen Hörsching ersetzt eine Trassenführung auf der derzeit bestehenden Eisenbahntrasse, die in diesem Bereich zur Gänze aufgelassen wird. [...]

Ab der Unterführung der B133 Theninger Straße (ca. Projekt-km 200,5) verläuft die Trasse wieder weitestgehend im Bestand. Die Gleise der HL-2-Strecke werden in diesem Bereich auf der Südseite (links der Bahn) der Bestandsstrecke (= HL-1-Strecke) zugelegt. Die Haltestelle Oftering wird inklusive Park & Ride-Anlage im Zuge des gegenständlichen Projektes neu errichtet (Inselbahnsteig mit Überdachung und barrierefreien Zugängen). Als Ersatz für den entfallenden Rübenverladeplatz im Bereich des Bahnhofs Hörsching wird ein neuer Rübenverladeplatz an der Gemeindegrenze Oftering/Marchtrenk (ca. Projekt-km 203,5 links der Bahn) errichtet. Die bestehende Schleife Traun - Marchtrenk wird geringfügig in der Lage angepasst und bei Projekt-km 204,9 in das Gleis 1 der HL-2-Strecke angebunden. Unmittelbar vor dem Projektende wird das Unterwerk Marchtrenk links der Bahn neu errichtet. Das Vorhaben endet in Projekt-km 206,038 (entspricht Bestands-km 205,700) vor dem Bahnhof Marchtrenk, wo in weiterer Folge das noch in Planung befindliche Projekt ‚Viergleisiger Ausbau der Westbahn, Abschnitt Marchtrenk - Wels Fbf - Wels Hbf‘ anschließen wird‘ (vgl. S. 41f, angefochtenes Erkenntnis).

- 3 **B.** Mit Schriftsatz vom 22. Dezember 2014 beantragte die mitbeteiligte Partei bei der belangten Behörde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung einer Grundsatzgenehmigung nach den §§ 23b, 24 und 24f des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), sowie die Erteilung einer Trassengenehmigung gemäß



§ 3 Abs. 2 des Hochleistungsstreckengesetzes (HlG) für die von ihrem Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen.

- 4 C. Dem Antrag der mitbeteiligten Partei waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die grundsätzliche Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen, Trassengenehmigungsunterlagen, Pläne und die Umweltverträglichkeitserklärung angeschlossen.
- 5 Die belangte Behörde leitete das Prüfungsverfahren ein, beauftragte einen UVP-Koordinator zu ihrer Unterstützung und bestellte Sachverständige aus folgenden Fachbereichen (bzw. zog Amtssachverständige heran): Raum-, Stadtplanung, Landschaft und Sachgüter; Eisenbahnbautechnik; Eisenbahnbetrieb; Elektrotechnik, elektromagnetische Felder und Licht sowie Beschattung; Ökologie (einschließlich Gewässerökologie); Boden, Agrarwesen; Luft und Klima; Lärm; Erschütterungen; Humanmedizin; Geologie, Hydrogeologie einschließlich Grundwasser; Abfallwirtschaft; Forstwesen einschließlich Wald- und Wildökologie; Luftfahrt.
- 6 Die belangte Behörde machte die öffentliche Auflage des das gegenständliche Verfahren einleitenden Antrags und der Antragsunterlagen entsprechend den Bestimmungen über das Großverfahren nach den §§ 44a und 44b AVG iVm § 9 UVP-G 2000 mittels Edikt vom 10. Februar 2015 kund.
- 7 Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht langten bei der belangten Behörde Stellungnahmen bzw. Einwendungen, unter anderem der revisionswerbenden Parteien, ein.
- 8 Mit Edikt vom 16. Jänner 2017 wurde die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung im Großverfahren für 31. Jänner 2017 und 1. Februar 2017 kundgemacht. Neben den Behördenvertretern und den Sachverständigen nahmen die mitbeteiligte Partei, Vertreter der Standortgemeinden, Sprecher der beiden Bürgerinitiativen, die Landeslandwirtschaftskammer OÖ sowie die Rechtsvertreter von Gemeinden, Bürgerinitiativen und betroffenen Personen an diesem Verfahrensschritt teil. Erörtert wurden im Wesentlichen die (aus Sicht von Betroffenen nicht erforderliche) Anbindung der Strecke an den Flughafen Hörsching, wobei in diesem Zusammenhang insbesondere eine unzureichende



Alternativenprüfung und die Unvollständigkeit der Umweltverträglichkeitserklärung gerügt wurden, sowie die aus Sicht der Stadtgemeinde L nicht umweltverträgliche Ausführung der Trasse in deren Gemeindegebiet.

- 9 Das Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß § 24c UVP-G 2000 wurde am 21. März 2017 erstellt und von allen Sachverständigen unterfertigt. Mit Edikt vom 27. März 2017 wurde die öffentliche Auflage dieses Umweltverträglichkeitsgutachtens (sowie ergänzender Unterlagen) bei der belangten Behörde und in den Standortgemeinden kundgemacht. Unter einem wurde für den 25. bis 27. April 2017 eine öffentliche mündliche Verhandlung anberaumt. Nach Durchführung der mündlichen Verhandlung wurde die mitbeteiligte Partei von der belangten Behörde angewiesen, zusätzliche Lärmmessungen ehestmöglich durchzuführen und die Ergebnisse bis 30. Juni 2017 vorzulegen. Im Zuge dieses ergänzenden Ermittlungsverfahrens wurde von den behördlich bestellten Sachverständigen der „Ergänzungsbericht“ zum Umweltverträglichkeitsgutachten vom 21. März 2017 erstellt. Mit Edikt vom 13. September 2017 wurde die öffentliche Auflage der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten samt Beilagen bei der belangten Behörde und den Standortgemeinden kundgemacht. Nach Einräumung einer Stellungnahmefrist langten weitere Stellungnahmen bei der belangten Behörde ein.
- 10 **D.** Mit Bescheid vom 1. März 2018 erteilte die belangte Behörde dem beantragten Vorhaben unter Vorschreibung mehrerer Nebenbestimmungen die grundsätzliche Genehmigung nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, der Umweltverträglichkeitserklärung, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten, der weiteren ergänzend eingeholten Gutachten und Sachverständigenstellungnahmen, der Trassengenehmigungsunterlagen, der angeführten Vorhabensbestandteile und der angeführten mitangewendeten materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen. Die Detailgenehmigung für den Bereich der gesamten Trasse hinsichtlich ihrer baulichen, elektrotechnischen und



eisenbahnfachlich erforderlichen Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der materiellrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahn-, Forst-, Wasser- und Luftfahrtrechtes wurde den entsprechenden, noch gesondert durchzuführenden Detailgenehmigungsverfahren vorbehalten.

- 11 Die belangte Behörde hielt hinsichtlich der beantragten Grundsatzgenehmigung fest, die mitbeteiligte Partei habe vorerst lediglich um die grundsätzliche Genehmigung angesucht. Seitens der Behörde bestünden im Hinblick auf Zweckmäßigkeit, Raschheit und Kostenersparnis einerseits sowie der bestmöglichen Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung andererseits aufgrund der Länge des Vorhabens im großteils dicht verbauten Gebiet und der großen Anzahl an Betroffenen keine Vorbehalte hinsichtlich der beantragten Unterteilung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren.
- 12 Breiten Raum widmete die Behörde in der Bescheidbegründung (nach Wiedergabe zusammenfassender Ergebnisse der Sachverständigengutachten) der Auseinandersetzung mit einzelnen im Rahmen des Verfahrens gegen das gegenständliche Vorhaben erhobenen Stellungnahmen und Einwendungen (vgl. S. 136ff, Bescheid):
- 13 Zur geforderten Reduktion von Lärmimmissionen legte die Behörde dar, die Zumutbarkeit einer Belästigung sei nach den bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen, wobei für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Streckenteilen die Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden sei. Diese Verordnung enthalte einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Bei den Grenzwerten der SchIV handle es sich um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne. Zudem habe der Verwaltungsgerichtshof bereits festgehalten, dass der Hinweis der Behörde, die Grenzwerte der SchIV würden eingehalten, eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit



ihrer Begrenzung nicht entbehrlich mache. Seitens des humanmedizinischen und des lärmtechnischen Sachverständigen seien über die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV hinaus auch die Messung von Spitzenpegeln von Zugvorbeifahrten angeordnet und aus diesen abgeleitet von den Ergebnissen zusätzliche Objektschutzmaßnahmen zur Sicherung der Schlafruhe in Aufenthaltsräumen (Spitzenpegel am Ohr des Schlafers von maximal 45 dB) sowie die Abänderung (Erweiterung) bahnseitiger Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhung und Errichtung weiterer Lärmschutzwände) vorgeschlagen worden. Bei Einhaltung der in den Spruch aufgenommenen Auflagen (die auf Vorschlägen der genannten Sachverständigen beruhen würden) sei jedenfalls davon auszugehen, dass es durch den vorhabensbedingten Schienenlärm zu keiner Gesundheitsgefährdung und keiner unzumutbaren Belästigung der Anrainer komme (S. 140ff, Bescheid).

- 14 Zur (behauptetermaßen nicht ausreichend erfolgten) Alternativenprüfung führte sie aus, die Umweltverträglichkeitsprüfung habe sich auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen sei, welche Alternativen sie in Erwägung ziehe. Es könne keine Verpflichtung der Projektwerberin abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen. Demnach gebe es auch keine Verpflichtung der Projektwerberin, jene Trasse auszuwählen, die am wenigsten stark in Eigentumsrechte eingreife. Dem gegenständlichen Projekt seien umfangreiche Untersuchungen zu Trassenvarianten vorausgegangen, die in der Umweltverträglichkeitserklärung näher beschrieben seien. Auf Basis der fachlichen Abwägung und der durchgeführten Nutzwertanalyse und Kosten-Wirksamkeits-Analyse sowie weiterer entscheidungsrelevanter Aspekte sei von der mitbeteiligten Partei die nunmehr verfahrensgegenständliche Variante vorgezogen worden. Der Vergleich dieser Variante mit den übrigen in Betracht kommenden Varianten sei in der Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend dokumentiert. Sofern die Stadtgemeinde L im Verfahren auf die (aus ihrer Sicht vorteilhaftere) Möglichkeit der Tieferlegung und Einhausung der Trasse im Bereich der Stadtgemeinde L hingewiesen habe, sei darauf hinzuweisen, dass dies seitens der mitbeteiligten Partei nicht beantragt worden sei und daher von der Behörde auch nicht als Alternative geprüft worden sei.



- 15 Zu der in diesem Zusammenhang insbesondere monierten Trassenverschwenkung mit Anbindung des Flughafens Hörsching führte die belangte Behörde aus, die Anbindung des Flughafens an die Westbahn sei als erforderliche Infrastrukturmaßnahme dezidiert im Gesamtverkehrsplan Oberösterreich genannt. Auch hinsichtlich der vorgesehenen Trassenverschwenkung zum Flughafen seien im Zuge der Projektentwicklung verschiedene Alternativen untersucht und bewertet und es sei letztlich jene Standortalternative ausgewählt worden, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetze. Die mitbeteiligte Partei sei ihrer Verpflichtung zur Prüfung der Trassenvarianten auch in diesem Punkt ausreichend nachgekommen.
- 16 **E.** Gegen diesen Bescheid erhoben - unter anderem - die revisionswerbenden Parteien Beschwerden an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG).
- 17 In den Beschwerden wurde zusammengefasst im Wesentlichen Folgendes vorgebracht: Es liege kein ordnungsgemäßer Antrag vor, weil der verfahrenseinleitende Antrag von Personen unterfertigt worden sei, die dazu keine Befugnis gehabt hätten. Es existiere daher kein Antrag im rechtlichen Sinn, sodass die Behörde diesen zurückzuweisen gehabt hätte.
- 18 Das Vorhaben greife in unzulässiger Weise in die Flächenwidmung, die Stadtentwicklung und das Ortsbild der Stadtgemeinde L ein. Die drohende „Zerschneidung“ des Stadtgebietes von L sei nicht berücksichtigt worden. In diesem Zusammenhang habe keine ausreichende Variantenuntersuchung stattgefunden. Das Vorhaben dürfe ohne eine Tieferlegung und Einhausung im Gebiet dieser Stadtgemeinde nicht bewilligt werden.
- 19 Durch das Vorhaben komme es auch zu einer unzulässigen Beeinträchtigung durch Lärm, da sich durch den viergleisigen Ausbau die zulässigen und möglichen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhen würden, was zu zusätzlicher Lärmentwicklung führe. In diesem Punkt sei die belangte Behörde nicht hinreichend auf die Bauphase eingegangen. Die Vorgaben der SchIV stellten nur einen Mindeststandard dar, im besonderen Fall der Stadt L sei aufgrund der Kessellage und der Zerschneidungssituation eine Unterschreitung dieser Vorgaben geboten, um Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm



auszuschließen. Der in der SchIV vorgesehene „Schienenbonus“ entspreche nicht mehr dem Stand der medizinischen Wissenschaft, und die Effekte von Bahnlärm würden wesentlich unterschätzt. Aus diesem Grund seien auch die Vorschriften im angefochtenen Bescheid nicht ausreichend. Die Situierung und Höhe der Lärmschutzwände seien nicht nachvollziehbar und jedenfalls nicht geeignet, einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten. Durch die Trassenverschwenkung werde zwar das Zentrum von P von Schienenverkehrslärm entlastet, doch würden in einer nicht ausreichenden Entfernung bzw. ohne ausreichenden Schallschutz bestehende Wohnobjekte durch die neue Trassenführung in unzulässiger Weise durch Lärm beeinträchtigt und es werde auch die weitere Siedlungsentwicklung von P erheblich eingeschränkt.

- 20 Die Trassenverschwenkung zur Anbindung des Flughafens Hörsching erweise sich als unzulässig. Der erforderliche Trassenvergleich samt Alternativenprüfung sei nicht erfolgt. Die Verschwenkungsvariante liege nicht im überwiegenden öffentlichen Interesse und weise nur geringe Vorteile gegenüber dem Bestandsausbau auf, bringe jedoch massive Nachteile mit sich und führe zu erheblich höheren Kosten.
- 21 Im Zuge der Beschwerden stellten die revisionswerbenden Parteien auch den Antrag, das Verwaltungsgericht möge andere amtliche bzw. nichtamtliche Sachverständige als jene, die im Rahmen des Behördenverfahrens tätig geworden waren, beiziehen, da die bereits von der belangten Behörde beigezogenen Sachverständigen befangen seien.
- 22 **F.** Im Laufe des Beschwerdeverfahrens änderte die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 20. Juni 2018 ihren Antrag und legte Änderungsunterlagen vor. Diese Projektänderung umfasste im Wesentlichen folgende Punkte:
- Änderungen an Objekten (Eisenbahnbrücken, Straßenbrücken, Haltestellen, Gerinnewerksanlagen etc.)
 - Änderungen bei der Straßenplanung (Straßenquerungen, Wirtschaftswege etc.)



- Änderungen der Entwässerung (Versickerungs- und Retentionsbecken etc.)
- Änderung am Wasserbau (Gerinneverlegungen, Hochwasserschutzmaßnahmen)
- Änderungen an der Streckenausrüstung (Technikstationen, Schaltgerüste, Elektronische Stellwerke).

23 **G.** Das BVwG führte vom 29. Juli 2019 bis 1. August 2019 eine mündliche Beschwerdeverhandlung durch, in der im Wesentlichen die Fachgutachten sowie Sach- und Rechtsfragen erörtert wurden. Im Rahmen der Verhandlung wurde der Sachverständige Dipl. Ing. M von mehreren revisionswerbenden Parteien als Sachverständiger für (Straßen-)Verkehrstechnik abgelehnt.

24 **H.** Mit dem angefochtenen Erkenntnis vom 24. April 2020 änderte das BVwG (in teilweiser Stattgabe der Beschwerden) den angefochtenen Bescheid dahingehend ab, dass näher bezeichnete Unterlagen zum Änderungsantrag in die Vorhabensbestandteile eingefügt wurden. Zudem änderte bzw. ergänzte es eine Reihe von Nebenbestimmungen des bekämpften Bescheides. Im Übrigen wies es sämtliche Beschwerden als unbegründet ab und sprach aus, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig sei.

25 Nach Wiedergabe der wesentlichen Verfahrensschritte und des Gegenstands des Vorhabens (vgl. dazu bereits Rn. 2) setzte sich das BVwG im Rahmen der Begründung des angefochtenen Erkenntnisses mit dem im Zuge des Beschwerdeverfahrens erstatteten Vorbringen und den Einwendungen der revisionswerbenden Parteien auseinander:

26 Zum Vorbringen, es liege kein ordnungsgemäßer Antrag vor, führte es aus, dass das Behördenverfahren aufgrund eines auf Briefpapier der mitbeteiligten Partei abgefassten, als „Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Schreibens vom 22. Dezember 2014 eingeleitet worden sei. Dieser Antrag sei von Dipl. Ing. P (dem „Projektleiter Westbahn West“) und Mag. N (dem „Leiter Verwaltungsrecht und Grundeinlöse“) unterzeichnet worden, die zum



Antragszeitpunkt weder Mitglieder des Vorstandes, noch vertretungsbefugte Organe, noch (Gesamt)-Prokuristen der mitbeteiligten Partei gewesen seien. Dazu sei festzustellen, dass Beteiligte eines Verwaltungsverfahrens und ihre gesetzlichen Vertreter sich gemäß § 10 Abs. 1 AVG durch natürliche Personen, die volljährig und handlungsfähig sind und für die in keinem Bereich ein gerichtlicher Erwachsenenvertreter bestellt oder eine gewählte oder gesetzliche Erwachsenenvertretung oder Vorsorgevollmacht wirksam ist, vertreten lassen können. Dass eine Vertretung nur durch Personen erfolgen dürfe, die Mitglieder des Vorstandes, vertretungsbefugte Organe oder (Gesamt)-Prokuristen seien, sei dem Gesetz nicht zu entnehmen. Die entsprechende Bevollmächtigung sei in der Regel durch Vorlage einer schriftlichen Vollmacht nachzuweisen, auch eine vor der Behörde erteilte mündliche Vollmacht sei zulässig. Die Behörde könne jedoch gemäß § 10 Abs. 4 AVG von einer ausdrücklichen Vollmacht absehen, wenn es sich um die Vertretung durch amtsbekannte Angestellte handle und Zweifel über Bestand und Umfang der Vertretungsbefugnis nicht obwalten würden. Sowohl Dipl. Ing. P als auch Mag. N seien aufgrund ihrer jahrelangen Tätigkeit für die mitbeteiligte Partei amtsbekannt und hätten in vorangehenden Verfahren entsprechende Vollmachten vorgelegt, sodass das Verwaltungsgericht die Ansicht der belangten Behörde teile, dass die vorgenommene Antragstellung ordnungsgemäß sowie mit Wissen und Wollen der mitbeteiligten Partei erfolgt sei. Zudem sei davon auszugehen, dass die mitbeteiligte Partei entsprechende Schritte gesetzt hätte, wäre die Antragstellung „hinter ihrem Rücken“ erfolgt. Da sie aber offenbar „bis dato“ nicht gegen die Unterzeichner des verfahrensauslösenden Antrags vorgegangen sei, sondern diese „gewähren“ habe lassen, sei zu schließen, dass die Antragstellung von ihr auch „intendiert“ gewesen sei.

- 27 Zum Einwand der nicht ausreichenden Alternativenprüfung (insbesondere im Hinblick auf die Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching und hinsichtlich der Ausführung der Trasse in der Stadtgemeinde L ohne Tieferlegung bzw. Einhausung) sei darauf hinzuweisen, dass der Konsenswerber im Rahmen der Alternativenprüfung lediglich angehalten sei, mögliche Alternativen zum geplanten Projekt zu prüfen und dies darzustellen.



Die Pflicht zur Alternativenprüfung sei dabei durch den Verfahrensgegenstand eng begrenzt. Eine konkrete Verpflichtung zur Durchführung einer bestimmten Variante oder Alternative oder der von den Betroffenen mehrheitlich gewünschten besteht hingegen nicht. Im vorliegenden Fall bestehe keine gesetzliche Vorschrift, aufgrund derer der Antragsteller die „umweltverträglichste“ oder die für bestimmte Betroffene günstigste bzw. schonendste Variante oder Alternative zu wählen hätte. Insbesondere könne der mitbeteiligten Partei auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 iVm § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben“ werden, da dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre. Es sei Aufgabe der Alternativenprüfung, den Auswahlprozess, also die Gewichtung und Bewertung einzelner Kriterien, übersichtlich darzustellen und im Hinblick auf die umweltrelevanten Auswirkungen die wichtigsten Auswahlgründe für die beantragte Variante herauszuarbeiten. Diesen Vorgaben sei die mitbeteiligte Partei nachgekommen. Die im Zuge des Trassenauswahlprozesses untersuchten Trassen seien in der Einreichung ebenso beschrieben wie die Gründe für die letztliche Bevorzugung der gewählten Variante. Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen - fallbezogen etwa zum Beispiel die von der Stadtgemeinde L gewünschte Tieferlegung und Einhausung - zu prüfen habe, stehe der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der UVP-Richtlinie entgegen.

28 Soweit die revisionswerbenden Parteien die im Einreichprojekt vorgesehene Trassenverschwenkung zum Flughafen Hörsching beanstanden, sei überdies darauf hingewiesen, dass die Verschwenkung den Anforderungen an eine „möglichst gestreckte Linienführung“ entspreche, da der Kurvenradius ausreichend groß sei, um die auf einer Hochleistungsstrecke höchstzulässigen Geschwindigkeiten fahren zu können. Dies ergebe sich aus den Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik in der mündlichen Verhandlung.

29 Zur seitens der revisionswerbenden Parteien vorgebrachten unzulässigen Beeinträchtigung durch Lärm führte das BVwG aus, dass in der



Umweltverträglichkeitserklärung der Ist-Zustand der Umweltsituation vor dem Vorhaben darzustellen sei (Nullfall). Bei der Darstellung der Ist-Belastung sei selbst dann von den tatsächlich bestehenden Werten auszugehen, wenn der Konsenswerber im Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitserklärung dazu verpflichtet wäre, niedrigere Immissionswerte herbeizuführen. Insofern sei die Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung korrekt erfolgt, und mögliche theoretische Maßnahmen zur Senkung der von den Einschreibern als zu hoch empfundenen Immissionsbelastung seien zu Recht nicht miteinbezogen worden.

- 30 Die Ansicht der revisionswerbenden Parteien, wonach die Konsenswerberin bei Unterbleiben des gegenständlichen Vorhabens verpflichtet wäre, die von den Einschreibern als „Überbelastung“ empfundene derzeitige Immissionsbelastung zu sanieren, treffe zumindest aus Sicht der SchIV nicht zu. Die SchIV gelte nämlich nach ihrem § 1 Abs. 1 nur für den Neubau und für den wesentlichen Umbau von Strecken bzw. Streckenteilen. Im Falle des Unterbleibens von Neubau- bzw. wesentlichen Umbaumaßnahmen sei die SchIV hingegen nicht anzuwenden. Das UVP-G 2000 stelle schon bei der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung auf „voraussichtliche Beeinträchtigungen“ ab; dieses Kalkül habe auch für die Beurteilung aus Sicht des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der UVP-Genehmigung Bedeutung. Es seien somit nicht grundsätzlich die jeweils ungünstigsten Worst-Case-Szenarien, sondern die - aufgrund der Erfahrungen und des Wissensstandes - voraussichtlichen Szenarien zugrunde zu legen. Es sei daher nicht zu beanstanden, dass im „Planungsnullfall“ die nach der „Prognose 2025“ zu erwartende Zugfrequenz von 538 Zügen pro Tag berücksichtigt worden sei.
- 31 Die SchIV stelle eine „besondere Immissionsschutzvorschrift“ dar. Sie lege Grenzwerte für betriebs- und baubedingte Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken(-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 EisbG 1957 fest. Die belangte Behörde habe sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch das Eisenbahnvorhaben an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.



- 32 Der Sachverständige für Lärmschutz habe im UVP-Gutachten hinsichtlich des Schienenlärms festgehalten, dass bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und im Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten würden. Der Sachverständige für Humanmedizin habe schlüssig bestätigt, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten und im angefochtenen Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht keine Gesundheitsgefährdungen oder erheblichen Belästigungen durch Schienenlärm zu erwarten seien. Der Sachverständige habe dabei auch der Rechtsprechung Rechnung getragen, wonach die Grenzwerte der SchIV einen Mindeststandard darstellten, dessen Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne (Verweis auf VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035). Derartige über den Mindeststandard der SchIV hinausgehende Maßnahmen seien im Zuge der humanmedizinischen Beurteilung vorgeschlagen und in die Nebenbestimmungen aufgenommen worden. Unterschreitungen seien dann erforderlich, wenn vom humanmedizinischen Sachverständigen nachvollziehbar und schlüssig niedrigere Werte vorgeschlagen würden. Ansonsten sei eine durch die Behörde auferlegte Verpflichtung zur Unterschreitung von gesetzlich festgelegten oder verordneten Grenzwerten prinzipiell nicht möglich.
- 33 Sofern die revisionswerbenden Parteien vorbrächten, durch den viergleisigen Ausbau würden sich die zulässigen und möglichen Geschwindigkeiten wesentlich erhöhen, was zu zusätzlicher unzulässiger Lärmentwicklung führe, und soweit sie rügten, die belangte Behörde sei nicht hinreichend auf die Bauphase eingegangen, sei aus rechtlicher Sicht festzuhalten, dass sich bereits aus dem schlüssigen Umweltverträglichkeitsgutachten ergebe, dass es zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen durch Lärm komme. Die erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen seien auf Grundlage des Betriebsprogramms 2025+ dimensioniert worden. Der Sachverständige, der von den revisionswerbenden Parteien hinzugezogen worden sei, sei den gutachterlichen Äußerungen des Sachverständigen für Humanmedizin nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, da er kein Sachverständiger für Lärmschutz bzw. Humanmedizin sei.



- 34 Zur Ablehnung von Sachverständigen (die bereits im Behördenverfahren tätig gewesen seien) führte das Verwaltungsgericht aus, die Erstattung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen stelle eine Mitwirkung am Beweisverfahren, aber keine Mitwirkung an der Entscheidung dar. Nach der Judikatur sei es daher ausdrücklich zulässig, im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren dieselben Sachverständigen einzusetzen, die bereits im zugrundeliegenden Behördenverfahren tätig gewesen seien. Es sei weder mangelnde Sachkunde der Sachverständigen noch Unschlüssigkeit ihrer Ausführungen aufgezeigt worden. Daher sei kein Grund zu erkennen, die Sachverständigen abzuziehen oder durch andere Sachverständige zu ersetzen.
- 35 In der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Verwaltungsgericht sei der Sachverständige für Eisenbahnwesen und Eisenbahnbautechnik, Dipl. Ing. M von mehreren Beschwerdeführern abgelehnt worden, wobei diese Ablehnung mit fehlender Fachkunde (bezogen auf den Fachbereich „Straßenverkehr“) begründet worden sei. Dipl. Ing. M sei im Behördenverfahren als Sachverständiger für das Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ bestellt worden. In weiterer Folge sei er mit der Beantwortung von Fragen unter anderem aus den Fragebereichen Verkehr, Verkehr - Schiene, sowie Verkehr - Straßennetz beauftragt worden. Es bestehe kein Zweifel, dass der Sachverständige, der auch schon in etlichen anderen Verfahren als Sachverständiger für Straßenverkehr tätig gewesen sei, von der belangten Behörde mit der Beantwortung der den Straßenverkehr betreffenden Fragestellungen beauftragt worden sei und diese Beantwortung im Behördenverfahren auch vorgenommen worden sei. Die Ablehnung eines Sachverständigen sei grundsätzlich nur vor seiner Vernehmung zulässig. Später könne der Ablehnungsantrag ausnahmsweise dann gestellt werden, wenn die Partei darin nicht nur die Befangenheit oder die mangelnde Fachkunde glaubhaft mache, sondern auch, dass sie den Ablehnungsgrund vor der Vernehmung nicht erfahren habe oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht geltend machen habe können. Derartiges sei im gesamten Behördenverfahren in Bezug auf Dipl. Ing. M nicht vorgebracht worden. Die revisionswerbenden Parteien hätten zwar in ihrer Beschwerde die Bedeutung des Straßenverkehrs erwähnt, allerdings nicht vorgebracht, dass die



diesbezügliche Beurteilung im angefochtenen Bescheid unrichtig oder auf einer falschen Grundlage erfolgt wäre. Es sei daher kein Grund ersichtlich, im Beschwerdeverfahren dem in der mündlichen Verhandlung gestellten Antrag zu folgen und zusätzlich einen Sachverständigen für den Fachbereich (Straßen)-Verkehrstechnik beizuziehen. Die revisionswerbenden Parteien wären grundsätzlich gehalten gewesen, spätestens bei der Abhaltung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren bis zur Vernehmung des genannten Sachverständigen ihren Ablehnungsantrag bei der belangten Behörde zu stellen oder im Rahmen eines später gestellten Antrags glaubhaft zu machen, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren hätten oder wegen eines unüberwindbaren Hindernisses nicht hätten geltend machen können. Dies sei von den revisionswerbenden Parteien jedoch zu keinem Zeitpunkt geltend gemacht worden.

- 36 **I.** Gegen dieses Erkenntnis richteten die revisionswerbenden Parteien zunächst Beschwerden gemäß Art. 144 B-VG an den Verfassungsgerichtshof. Dieser hat deren Behandlung mit Beschluss vom 8. Juni 2021, E 1901-1902/2020 u.a., abgelehnt und sie dem Verwaltungsgerichtshof abgetreten.
- 37 Daraufhin erhoben die revisionswerbenden Parteien die vorliegenden außerordentlichen Revisionen.
- 38 In deren Zulässigkeitsbegründung wird geltend gemacht, es liege eine Reihe von Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung vor, weil zum einen das angefochtene Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs abweiche und zum anderen einige der zu lösenden Rechtsfragen in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs bislang nicht bzw. nicht einheitlich beantwortet worden seien. Es werden jeweils (hier einleitend zusammengefasst) zehn Gründe für die Zulässigkeit der Revisionen ausgeführt:
- 39 Die Argumentation des BVwG, warum keine Zweifel an Bestand und Umfang der erforderlichen Vertretungsmacht der Einschreiter bestünden, verstoße gegen die (näher dargelegte) Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs bzw. fehle es an einer solchen (1). Zum Erfordernis einer strategischen



Umweltprüfung (SUP) für das gegenständliche Vorhaben fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (2). Hinsichtlich der erforderlichen Alternativenprüfung sei die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs uneinheitlich; zudem fehle es an Rechtsprechung des EuGH (3). Zum Erfordernis des § 13 Abs. 1 Satz 1 der Eisenbahnbau- und -Betriebsverordnung (EisbBBV), wonach bei Neubauten die Linienführung „möglichst gestreckt“ sein müsse, fehle Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs (4). Zur Frage der Zulässigkeit eines Grundsatzgenehmigungsverfahrens in Konstellationen wie der vorliegenden, wo bei Erlassung der Grundsatzgenehmigung nicht nur Projektunterlagen für das Detailgenehmigungsverfahren erstellt gewesen, sondern auch die Detailgenehmigungen schon beantragt worden seien, fehle ebenfalls Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (5). Gleichfalls fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur Frage, ob es zulässig sei, die grundsätzliche Umweltverträglichkeit eines Vorhabens an Nebenbestimmungen zu binden (6). Das angefochtene Erkenntnis weiche von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu den Grenzwerten der SchIV und zu den Erfordernissen der Wahl geeigneter Immissionspunkte ab (7). Ebenso weiche es von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs hinsichtlich der Beurteilung der Anforderungen an die Unbefangenheit von schon im behördlichen Verfahren beigezogenen Sachverständigen ab (8). Weiters fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur Frage, ob und wann die Ablehnung eines Sachverständiger in Konstellationen wie der vorliegenden, wenn er nur für ein bestimmtes Fachgebiet bestellt wurde, aber im weiteren auch Fragen betreffend ein anderes Fachgebiet beantworte, verfristet sein könne (9). Schließlich verstoße das angefochtene Erkenntnis gegen die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs, indem die Beiziehung eines Sachverständigen für Straßenverkehr unterblieben sei (10).

40 **J.** Die vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erstatteten jeweils Revisionsbeantwortungen. Die revisionswerbenden Parteien haben dazu Repliken erstattet.



Der Verwaltungsgerichtshof hat die Revisionen aufgrund ihres sachlichen und rechtlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden.

II. Rechtslage

41 Die Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 679/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, lauten (auszugsweise):

„Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

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

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüter

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

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten 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 der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

(2) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 26 vom 28.1.2012 S. 1, in der Fassung der Richtlinie 2014/52/EU, ABl. Nr. L 124 vom 25.04.2014 S. 1, umgesetzt und werden begleitende Bestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu



Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009, ABl. Nr. L115 vom 25.4.2013, S. 39, erlassen.

...

Umweltverträglichkeitserklärung

§ 6. (1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

...

2. Eine Beschreibung der anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften realistischen Lösungsmöglichkeiten (zB in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Dimension), der Nullvariante und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie ein überblickshafter Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten.

...

Grundsätzliche Genehmigung und Detailgenehmigungen

§ 18. (1) Die Behörde kann auf Antrag der Projektwerberin oder des Projektwerbers zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens kann auf Antrag des Projektwerbers auch bereits über die Zulässigkeit des Vorhabens in Teilbereichen abgesprochen werden. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welche Bereiche Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(2) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß § 19 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen.

(3) Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als



1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

...

Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. (1) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

...

Verfahren, Behörde

§ 24. (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

...

Entscheidung

§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,



2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.
 - (1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.
 - (2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.
 - (3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Verschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.



(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

...

(9) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

(10) Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs. 1 hat jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen. In Verwaltungsvorschriften und in Abs. 15 vorgesehene Zwangsrechte können ab Rechtswirksamkeit der Grundsatzgenehmigung in Anspruch genommen werden, soweit darin die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 3 und 4 ausreichend berücksichtigt und soweit Gegenstand, Umfang und Notwendigkeit des Zwangsrechtes der grundsätzlichen Genehmigung zu entnehmen sind.

(11) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen



Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

...

(15) Für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandsrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht andere Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Auf Vorhaben des § 23a sind die Bestimmungen der §§ 18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, auf Vorhaben des § 23b die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.“

- 42 Die maßgeblichen Bestimmungen des HLG, BGBl. Nr 135/1989 in der Fassung BGBl. I Nr. 154/2004, lauten:

„Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

§ 2. Für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken gelten die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Trassengenehmigung



§ 3. (1) Für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, bedarf es einer Trassengenehmigung, die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfanges oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(4) Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

...

Rechtswirkungen einer Trassengenehmigung

§ 5. (1) Nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides dürfen auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch



kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit anzuhören. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides haben die betroffenen



Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichlichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmegewilligung (Abs. 4) verweigert wurde und sofern der Trassengenehmigungsbescheid für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens oder von Amts wegen die Rechtswirkungen (Abs. 1) eines Trassengenehmigungsbescheides für unwirksam zu erklären, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sind.“

- 43 Artikel 5 Abs. 3 lit. d der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L Nr. 26, vom 28. Jänner 2012, S. 1, idF vor der Richtlinie 2014/52/EU (UVP-Richtlinie) lautet:

„Artikel 5

(...)

(3) Die vom Projektträger gemäß Absatz 1 vorzulegenden Angaben umfassen mindestens Folgendes:

(...)

d) eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen;“

- 44 Die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21. Juli 2001, S. 30 (SUP-Richtlinie), lauten (auszugsweise):

„Artikel 1

Ziele

Ziel dieser Richtlinie ist es, im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einbezogen werden, indem dafür gesorgt wird, dass bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, entsprechend dieser Richtlinie einer Umweltprüfung unterzogen werden.



Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) ‚Pläne und Programme‘ Pläne und Programme, einschließlich der von der Europäischen Gemeinschaft mitfinanzierten, sowie deren Änderungen,
 - die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und
 - die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen;
- b) ‚Umweltprüfung‘ die Ausarbeitung eines Umweltberichts, die Durchführung von Konsultationen, die Berücksichtigung des Umweltberichts und der Ergebnisse der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung und die Unterrichtung über die Entscheidung gemäß den Artikeln 4 bis 9;

(...)

Artikel 3

Geltungsbereich

- (1) Die unter die Absätze 2 bis 4 fallenden Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, werden einer Umweltprüfung nach den Artikeln 4 bis 9 unterzogen.
- (2) Vorbehaltlich des Absatzes 3 wird eine Umweltprüfung bei allen Plänen und Programmen vorgenommen,
 - a) die in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden und durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung der in den Anhängen I und II der Richtlinie 85/337/EWG aufgeführten Projekte gesetzt wird oder
 - b) bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prüfung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG für erforderlich erachtet wird.
- (3) Die unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme, die die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie geringfügige Änderungen der unter Absatz 2 fallenden Pläne und Programme bedürfen nur dann einer



Umweltprüfung, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

(4) Die Mitgliedstaaten befinden darüber, ob nicht unter Absatz 2 fallende Pläne und Programme, durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten gesetzt wird, voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

(5) Die Mitgliedstaaten bestimmen entweder durch Einzelfallprüfung oder durch Festlegung von Arten von Plänen und Programmen oder durch eine Kombination dieser beiden Ansätze, ob die in den Absätzen 3 und 4 genannten Pläne oder Programme voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Zu diesem Zweck berücksichtigen die Mitgliedstaaten in jedem Fall die einschlägigen Kriterien des Anhangs II, um sicherzustellen, dass Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, von dieser Richtlinie erfasst werden.

(6) Im Rahmen einer Einzelfallprüfung und im Falle der Festlegung von Arten von Plänen und Programmen nach Absatz 5 sind die in Artikel 6 Absatz 3 genannten Behörden zu konsultieren.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nach Absatz 5 getroffenen Schlussfolgerungen, einschließlich der Gründe für die Entscheidung, keine Umweltprüfung gemäß den Artikeln 4 bis 9 vorzuschreiben, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

(...)

Artikel 4

Allgemeine Verpflichtungen

(1) Die Umweltprüfung nach Artikel 3 wird während der Ausarbeitung und vor der Annahme eines Plans oder Programms oder dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren durchgeführt.

(2) Die Mitgliedstaaten übernehmen die Anforderungen dieser Richtlinie entweder in bestehende Verfahren zur Annahme von Plänen und Programmen oder in neue Verfahren, die festgelegt werden, um dieser Richtlinie nachzukommen.

(3) Gehören Pläne und Programme zu einer Plan- oder Programmhierarchie, so berücksichtigen die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen die Tatsache, dass die Prüfung gemäß der vorliegenden Richtlinie auf verschiedenen Stufen dieser Hierarchie durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten wenden, unter anderem zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen, Artikel 5 Absätze 2 und 3 an.

Artikel 5



Umweltbericht

(1) Ist eine Umweltprüfung nach Artikel 3 Absatz 1 durchzuführen, so ist ein Umweltbericht zu erstellen; darin werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet. Welche Informationen zu diesem Zweck vorzulegen sind, ist in Anhang I angegeben.

(2) Der Umweltbericht nach Absatz 1 enthält die Angaben, die vernünftigerweise verlangt werden können, und berücksichtigt dabei den gegenwärtigen Wissensstand und aktuelle Prüfmethoden, Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms, dessen Stellung im Entscheidungsprozess sowie das Ausmaß, in dem bestimmte Aspekte zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen auf den unterschiedlichen Ebenen dieses Prozesses am besten geprüft werden können.

(3) Zur Gewinnung der in Anhang I genannten Informationen können alle verfügbaren relevanten Informationen über die Umweltauswirkungen der Pläne und Programme herangezogen werden, die auf anderen Ebenen des Entscheidungsprozesses oder aufgrund anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gesammelt wurden.

(4) Die in Artikel 6 Absatz 3 genannten Behörden werden bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen konsultiert.

(...)

Artikel 8

Entscheidungsfindung

Der nach Artikel 5 erstellte Umweltbericht, die nach Artikel 6 abgegebenen Stellungnahmen und die Ergebnisse von nach Artikel 7 geführten grenzüberschreitenden Konsultationen werden bei der Ausarbeitung und vor der Annahme des Plans oder Programms oder vor dessen Einbringung in das Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt.“

45 § 53 Abs. 1 AVG lautet (auszugsweise):

„§ 53. (1) Auf Amtssachverständige ist § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn



die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte. ...“

46

Die hier relevanten Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen

(Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV),
BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013, lauten wie folgt:

„Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

...

Allgemeine Festlegungen

§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974).

(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch VfGH, BGBl. II Nr. 362/2013)

(3) Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten.

(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L_r ist der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$.

(5) Bei Gebäuden befindet sich der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

(6) Als Tagzeit gilt der Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22 Uhr, als Nachtzeit der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Maßgebliche Verkehrsbelastung

§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und



unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Immissionsgrenzwerte

§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1. für die Tagzeit

- 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie
- 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie
- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.“

III. Erwägungen:

- 47 **A.** Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.
- 48 Gemäß § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.
- 49 Zufolge § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden.



- 50 Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.
- 51 Der Verwaltungsgerichtshof ist weder verpflichtet, Gründe für die Zulässigkeit einer Revision anhand der übrigen Revisionsausführungen gleichsam zu suchen, noch berechtigt, von Amts wegen erkannte Gründe, die zur Zulässigkeit der Revision hätten führen können, aufzugreifen. Der Verwaltungsgerichtshof hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die vorliegende Revision auf Basis ihres Zulässigkeitsvorbringens zulässig ist (vgl. aus vielen VwGH 26.3.2021, Ra 2021/03/0017, mwN).
- 52 **B.** Mit der nach dem Gesagten für die Zulässigkeit einer Revision allein maßgebenden Zulässigkeitsbegründung wird nicht dargelegt, dass der Verwaltungsgerichtshof bei Entscheidung über die vorliegenden Revisionen eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu lösen hätte, wie im Folgenden zu zeigen ist.

Nicht ordnungsgemäßer Antrag

- 53 Die Revisionen machen geltend, es fehle Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs zur Frage, ob § 10 Abs. 4 AVG auch bei verfahrenseinleitenden Anträgen anzuwenden sei. Gegen (näher dargelegte) Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs verstoße das angefochtene Erkenntnis zudem, weil einerseits aus der Vollmachtsvorlage in vorherigen Verfahren nicht darauf geschlossen werden könne, ob auch im fraglichen Verfahren eine Vollmacht bestünde; andererseits könne von Vertretungsmacht nur ausgegangen werden, wenn der Vertretene einen äußeren Tatbestand gesetzt habe. Zudem sei nur in den in § 10 Abs. 1 AVG genannten Fällen von einer Vertretungsbefugnis auszugehen.
- 54 Gemäß § 10 Abs. 1 AVG können sich die Beteiligten und ihre gesetzlichen Vertreter, sofern nicht ihr persönliches Erscheinen ausdrücklich gefordert wird, grundsätzlich vertreten lassen. Bevollmächtigte haben sich durch eine schriftliche, auf Namen oder Firma lautende Vollmacht auszuweisen. Vor der Behörde kann eine Vollmacht auch mündlich erteilt werden; zu ihrer



Beurkundung genügt ein Aktenvermerk. Schreitet eine zur berufsmäßigen Parteienvertretung befugte Person ein, so ersetzt die Berufung auf die ihr erteilte Vollmacht deren urkundlichen Nachweis.

- 55 Gemäß § 10 Abs. 2 AVG richten sich Inhalt und Umfang der Vertretungsbefugnis nach den Bestimmungen der Vollmacht; hierüber auftauchende Zweifel sind nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zu beurteilen. Die Behörde hat die Behebung etwaiger Mängel unter sinngemäßer Anwendung des § 13 Abs. 3 von Amts wegen zu veranlassen.
- 56 Gemäß § 10 Abs. 4 AVG kann die Behörde von einer ausdrücklichen Vollmacht absehen, wenn es sich um die Vertretung durch amtsbekannte Angehörige (§ 36a), Haushaltsangehörige, Angestellte oder durch amtsbekannte Funktionäre von beruflichen oder anderen Organisationen handelt und Zweifel über Bestand und Umfang der Vertretungsbefugnis nicht obwalten.
- 57 In den Fällen des § 10 Abs. 4 AVG kann die Behörde somit von der Vorlage der ansonsten (vgl. Abs. 1) geforderten Vollmacht absehen, nicht aber von der (tatsächlichen) Einräumung von Vollmacht und der Offenlegung des Vertretungsverhältnisses (vgl. VwGH 26.3.2019, Ra 2019/16/0064). Voraussetzung für diese Begünstigung ist einerseits, dass der Vertreter „amtsbekannt“ ist und er sich in einem im Abs. 4 umschriebenen Naheverhältnis zum Vertretenen befindet, andererseits das Fehlen von Zweifel über Bestand und Umfang der Vertretungsbefugnis. In Bezug auf den in Abs. 4 bezeichneten Personenkreis genügt also (um von der Vorlage der Vollmacht absehen zu können) das Fehlen entsprechender Zweifel; die Behörde braucht daher zunächst in einem solchen Fall nicht Untersuchungen in der Richtung anzustellen, die auf einen Nachweis einer ausdrücklichen Vollmacht hinauslaufen würden, von der nach § 10 Abs. 4 AVG gerade abgesehen werden kann (vgl. VwGH 26.1.2006, 2004/07/0172).
- 58 § 10 Abs. 4 AVG ist nicht eingeschränkt auf das Agieren eines Vertreters etwa im Rahmen einer mündlichen Verhandlung, sondern gilt auch für schriftliche Anbringen von Beteiligten an die Behörde. Dies macht nicht nur der Wortlaut



dieser Bestimmung deutlich, der keine entsprechende Einschränkung enthält, sondern wird auch durch den systematischen Zusammenhang verdeutlicht, ist doch die Regelung des § 10 AVG über Vertreter Teil des 2. Abschnitts („Beteiligte und deren Vertreter“) der Allgemeinen Bestimmungen des I. Teils.

59 Die Beantwortung der Frage, ob in einer bestimmten Verfahrenskonstellation bei Agieren eines dem Personenkreis des § 10 Abs. 4 AVG zuzurechnenden Vertreters Zweifel über Bestand und Umfang der Vollmacht bestehen mussten oder nicht, kann nicht generell erfolgen, sondern erfordert regelmäßig eine Auseinandersetzung mit den konkreten Einzelheiten des zu beurteilenden Falls, und damit eine fallbezogene Würdigung der Gesamtumstände der jeweiligen Konstellation. Eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinn des Art. 133 Abs. 4 B-VG läge diesbezüglich nur dann vor, wenn diese Beurteilung ohne eine solche Würdigung und derart grob fehlerhaft erfolgt wäre (vgl. in diesem Sinn etwa VwGH 26.3.2021, Ra 2021/03/0006).

60 Derartiges wird von den Revisionen aber nicht aufgezeigt. Warum nämlich das Vorbringen der Revisionswerber Zweifel am Bestand der Vertretungsbefugnis des Dipl. Ing. P (dem „Projektleiter Westbahn West“) bzw. des Mag. N (dem „Leiter Verwaltungsrecht und Grundeinlöse“), die beide den Feststellungen des Verwaltungsgerichts nach aufgrund jahrelanger Tätigkeit für die mitbeteiligte Partei amtsbekannt waren und in vorangegangenen Verfahren Vollmachten vorgelegt hatten, wecken hätte müssen, können die Revisionen nicht darlegen.

Fehlen einer strategischen Umweltprüfung - SUP

61 In diesem Zusammenhang machen die Revisionen Folgendes geltend:

Es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs, ob für das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich, das Mobilitätsleitbild für die Region Linz 2018 und die erteilte Grundsatzgenehmigung nach § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden hätte müssen und welche Konsequenz die Verletzung der SUP-Pflicht habe. Die revisionsgegenständliche Grundsatzgenehmigung bilde den Rahmen für die Detailgenehmigungsverfahren, indem sie eine ganze Reihe signifikanter Kriterien und Modalitäten für diese festlege; das Gesamtverkehrskonzept



Oberösterreich und das Mobilitätsleitbild für die Region Linz 2018 seien Grundlage für die Grundsatzgenehmigung gewesen. Das BVwG habe sein Erkenntnis maßgeblich auf diese Pläne gestützt. Alle drei genannten Rechtsakte lägen zeitlich im Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie, stellten „Pläne und Programme“ in den Bereichen Verkehr, Raumordnung und Bodennutzung dar, durch die der Rahmen für die künftige Genehmigung für UVP-Vorhaben gesetzt werde.

- 62 Die Revisionswerber machen diesen Einwand erstmals in den Revisionen geltend.

Das Vorliegen einer grundsätzlichen Rechtsfrage kann nicht mit einem Vorbringen begründet werden, das unter das Neuerungsverbot fällt (vgl. etwa VwGH 18.2.2021, Ra 2021/16/0006, mwN). Das Neuerungsverbot gilt auch für solche Rechtsausführungen, deren Richtigkeit nur auf Grund von Tatsachenbehauptungen überprüft werden kann, die deshalb unterblieben sind, weil im Verwaltungsverfahren und im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht diesbezüglich nichts vorgebracht wurde (vgl. VwGH 20.3.2018, Ra 2018/03/0001, mwN); diese Grundsätze gelten auch für die Anwendung des Unionsrechts (vgl. VwGH 19.10.2017, Ro 2015/16/0024, mwN).

Im angefochtenen Erkenntnis fehlen sowohl Feststellungen zur Frage, ob hinsichtlich der genannten Rechtsakte eine SUP durchgeführt wurde, als auch zu Inhalt und normativem Gehalt des Gesamtverkehrskonzepts Oberösterreich und des Mobilitätsleitbilds für die Region Linz 2018. Das die Nichtdurchführung einer SUP beanstandende Revisionsvorbringen unterliegt daher dem Neuerungsverbot des § 41 VwGG. Schon deshalb wird damit keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung aufgezeigt.

- 63 Im Übrigen: Der Verwaltungsgerichtshof hat sich im Erkenntnis vom 15. Oktober 2020, Ro 2019/04/0021 u.a., mit dem Verhältnis zwischen SUP- und UVP-Pflicht und den Konsequenzen einer gegebenenfalls zu Unrecht unterlassenen SUP für den Bestand einer UVP-Genehmigung auseinandergesetzt. Dieser Entscheidung lässt sich - auch unter Bezugnahme auf frühere Judikatur und auf näher genannte Rechtsprechung



des EuGH - Folgendes entnehmen (auf die nähere Begründung dieses Erkenntnisses wird gemäß § 43 Abs. 2 und 9 VwGG verwiesen):

- 64 Bei einem konkreten Vorhaben, das aufgrund der UVP-Richtlinie einer UVP zu unterziehen ist und welches keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handelt es sich um keinen Plan und kein Programm iSd SUP-Richtlinie.
- 65 Die zu Unrecht unterbliebene Durchführung einer SUP betreffend einen Plan kann nicht nur die Unionsrechtswidrigkeit des Plans, sondern - jedenfalls dem Grunde nach - auch diejenige einer Projektgenehmigung nach sich ziehen. Die in diesem Zusammenhang angerufenen Gerichte müssen auf der Grundlage ihres nationalen Rechts Maßnahmen zur Aussetzung oder Aufhebung des unter Verstoß gegen die Pflicht zur Durchführung einer SUP erlassenen Plans oder Programms ergreifen. Den unionsrechtlichen Vorgaben kann dadurch Rechnung getragen werden, dass die Rechtmäßigkeit der angefochtenen UVP-Genehmigung unter Aussetzung eines gegebenenfalls SUP-pflichtigen Plans geprüft wird. Die Aussetzung hat in der Form zu erfolgen, dass der allenfalls unionsrechtswidrige Plan bei der Überprüfung der Rechtmäßigkeit der UVP-Genehmigung unangewendet und somit außer Betracht zu bleiben hat bzw. nicht als Grundlage heranzuziehen ist. Maßgeblich ist, ob die UVP-Genehmigung auch ohne Anwendung des Plans Bestand haben kann.
- 66 Auf dieser Basis ist für den vorliegenden Revisionsfall Folgendes festzuhalten: Die erteilte Grundsatzgenehmigung nach dem UVP-G 2000 war entgegen dem Revisionsvorbringen nicht einer SUP zu unterziehen, weil sie nicht den Rahmen für (weitere) Vorhaben absteckt, sondern für das konkrete, nach der UVP-Richtlinie und dem UVP-G 2000 einer UVP zu unterziehende Vorhaben, den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke im gegenständlichen Bereich, Genehmigungsvoraussetzung ist. Dass für ein Vorhaben, so wie im vorliegenden Fall, mehrere Genehmigungen erforderlich sind, macht eine solche Genehmigung nicht zu einem gegebenenfalls SUP-pflichtigen Plan bzw. Programm, selbst wenn folgende Genehmigungen auf die vorangegangene aufbauen.



- 67 Was das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich und das Mobilitätsleitbild für die Region Linz 2018 anlangt, ist nach dem oben Gesagten entscheidend, ob es sich dabei tatsächlich um Pläne bzw. Programme iSd der SUP-Richtlinie handelt, und ob (falls dies zutrifft), die vorliegend angefochtene UVP-Genehmigung auch ohne diese Bestand haben kann, eine „Aussetzung“ also möglich ist oder nicht.
- 68 Das Revisionsvorbringen lässt allerdings eine konkrete Darlegung, warum es sich bei den genannten Instrumenten, ausgehend von ihrem Inhalt und ihrem normativen Gehalt, um einen Plan bzw. ein Programm iSd SUP-Richtlinie handeln sollte, vermissen. Schon deshalb ist es nicht zielführend und muss auch nicht darauf eingegangen werden, ob das revisionsgegenständliche Erkenntnis nicht ohnehin auch ohne deren Heranziehung bzw. Anwendung Bestand haben könnte.

Keine Alternativenprüfung

- 69 Die revisionswerbenden Parteien machen insbesondere unter Bezugnahme auf die Trassenführung im Stadtgebiet L (im Hinblick auf die von den revisionswerbenden Parteien präferierte Tieferlegung und Einhausung der Trasse) und die „Verschwenkung“ der Trasse zum Flughafen Hörsching geltend, die Alternativenprüfung sei vom BVwG nicht in der gebotenen Weise vorgenommen worden, weshalb sich das angefochtene Erkenntnis als inhaltlich rechtswidrig erweise. In diesem Zusammenhang bringen sie (zusammengefasst) Folgendes vor:

Hinsichtlich der Prüfung von Trassenalternativen sei die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs uneinheitlich bzw. stehe sie in Widerspruch zu Rechtsprechung des EuGH. Einerseits stelle nach der (näher dargelegten) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloße programmatische Bestimmung dar, die den Konsenswerber nicht zur Prüfung alternativer Bauausführungen verpflichte. Andererseits werde nach der (näher dargestellten) Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren der Trassenverlauf fixiert, der somit Bindung für nachfolgende Verfahren,



insbesondere ein Enteignungsverfahren, entfalte. Ein enteignungsbedrohter Grundeigentümer müsse aber von Verfassung wegen „einen Trassenvergleich ansprechen“ können. Das Vorhaben ließe sich ebenso gut oder sogar besser durch eine erheblich weniger eingriffsintensive Trassenvariante, das heißt vor allem mit einer Inanspruchnahme von deutlich weniger Fremdf Flächen, verwirklichen. Folge man der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs zur Bindungswirkung der Trassengenehmigung, verbleibe für den Einwand der mangelnden Erforderlichkeit des gewählten Trassenverlaufs in einem Fall wie dem vorliegenden nur das Grundsatzgenehmigungsverfahren. Dem widerspreche die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs aber insofern, als ein subjektives Recht auf Alternativenprüfung verneint werde. Zudem widerspreche die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs zum Fehlen eines subjektiven Rechts in Bezug auf Alternativenprüfung der Judikatur des EuGH (Verweis auf EuGH 7.11.2018, C-461/17, *Holohan*). Da sich der Verwaltungsgerichtshof mit einer entsprechenden Sachverhaltskonstellation sei dem Ergehen dieses Urteils nicht befasst habe, und ausgehend von diesem Urteil eine eingehende UVP nur unter Beachtung einer ausreichenden Alternativenprüfung erfolgen könne, fehle es insoweit auch an Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs. In diesem Zusammenhang regen die Revisionen auch die Stellung eines Vorabentscheidungsersuchens an.

70 Die Verpflichtung zur Darstellung von Alternativvarianten in der Umweltverträglichkeitserklärung ergibt sich - in Übereinstimmung mit den Vorgaben der UVP-Richtlinie - aus § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, der gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 auch im Fall eines UVP-Verfahrens betreffend eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecke anzuwenden ist (vgl. VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219, mwN). Im Rahmen der Alternativenprüfung nach § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 sind vor allem Standortvarianten zu untersuchen. Nicht zu prüfen sind alternative umweltpolitische Gesamtkonzepte und gesamtstaatliche Fragen des Umweltschutzes (vgl. VwGH 24.7.2015, 2013/07/0215).

71 Es trifft zwar zu, dass gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 im Fall der Möglichkeit einer Enteignung die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzustellen sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch



bereits klargestellt, dass § 1 Abs. 2 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 eine bloß programmatische Bestimmung darstellt, die die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung festlegt und als Interpretationshilfe dient. § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangen ebenso wie Art. 5 Abs. 1 lit. d iVm Anhang IV Z 2 der Richtlinie 2011/92/EU nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (Richtlinie 2011/92/EU). Einer Auslegung, wonach die Projektwerberin auch alternative Bauausführungen zu prüfen habe, steht der klare Wortlaut sowohl des UVP-G 2000 als auch der Richtlinie 2011/92/EU entgegen (vgl. in diesem Sinne VwGH 27.9.2018, Ro 2018/06/0006).

72 Der Verfassungsgerichtshof hat (im Rahmen eines Prüfungsverfahrens betreffend eine Trassenverordnung) ausgesprochen, dass sich weder aus dem HLG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten lässt. Die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung besteht in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist, ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde (vgl. VfGH 13.12.2007, V87/06).

73 Aus § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung des die Erlassung der Trassenverordnung durch die Behörde vorbereitenden Eisenbahnunternehmens „die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens“ sowie „bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und



Trassenvarianten darzulegen“. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, zur Begründung des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens. Dem Projektwerber ist aber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt.

- 74 Zum Verhältnis zwischen eisenbahnrechtlicher Baugenehmigung und darauf aufbauender Enteignung judiziert der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung, dass die rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigung den Umfang der für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahn im Sinne des § 2 EisbEG notwendigen Baumaßnahmen verbindlich festlegt und zudem die - auf Basis der verfassungsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich einer Enteignung notwendige - „projektbezogene“ Gemeinnützigkeit (also das Überwiegen der öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des durch die Enteignung umzusetzenden Projekts gegenüber gegenläufigen öffentlichen oder privaten Interessen) bindend feststellt (vgl. VwGH 27.11.2012, 2012/03/0148). Welche konkreten Maßnahmen vom Bauwerber durchzuführen und damit „notwendig“ sind, wird im Einzelnen im in Rechtskraft erwachsenen Baugenehmigungsbescheid bestimmt (VwGH 19.12.2005, 2003/03/0196).
- 75 Vor diesem Hintergrund kann der Eigentümer einer durch den rechtskräftigen Baugenehmigungsbescheid betroffenen Liegenschaft im Enteignungsverfahren nicht mehr einwenden, die Inanspruchnahme liege nicht im öffentlichen Interesse. Das „Forum“ für die Geltendmachung gegenläufiger privater Interessen und deren Abwägung mit den öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Projekts liegt vielmehr im Baugenehmigungsverfahren, in dem die Parteistellung des betroffenen Eigentümers diesem ermöglicht, in Wahrung seiner Interessen die ihm durch das Projekt entstehenden Nachteile geltend zu machen und auf jene Vorkehrungen zu dringen, durch die eine Beeinträchtigung seiner Rechte vermieden werden soll (vgl. zum Ganzen etwa VwGH 30.9.2020, Ra 2020/03/0054, mwN).
- 76 Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 31f Z 3 EisbG ist im Fall der Verletzung eingewendeter subjektiver



öffentlicher Rechte einer Partei, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht. Betroffene Eigentümer können im Rahmen der gebotenen Interessenabwägung daher einwenden, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile.

- 77 Gegenstand dieses Verfahrens ist das vom Projektwerber eingereichte Vorhaben, nicht etwa eine andere als die beantragte Trassenführung. Alternativprojekte oder alternative Streckenführungen sind von der Behörde deshalb nicht zu prüfen; mit dem Vorbringen, eine Prüfung „sinnvollere Varianten“ sei nicht ausreichend erfolgt, wird eine Verletzung konkreter subjektiver-öffentlicher Rechte nicht aufgezeigt (ständige Judikatur; vgl. nur etwa VwGH 27.11.1996, 91/03/0143; VwGH 2.5.2007, 2004/03/0203; VwGH 23.5.2007, 2005/03/0094; VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160; VwGH 24.9.2014, 2012/03/0003).
- 78 Die mitbeteiligte Partei hat sowohl eine Aufstellung der verschiedenen geprüften Trassenalternativen (einschließlich der Nullvariante) eingereicht, als auch eine Begründung für die letztliche Bevorzugung der gewählten Variante mit den übrigen Einreichunterlagen vorgelegt. Das BVwG stellte in seiner Entscheidung im Überblick dar, welche verschiedenen Standort- und Trassenalternativen durch die mitbeteiligte Partei im Rahmen der Alternativenprüfung vor der Einreichung des Projektes untersucht wurden (vgl. S. 51, angefochtenes Erkenntnis mit Verweis auf die UVP-Einreichunterlagen Einlagezahl 02-01.01 „Projektbegründung und Alternativen“ und Einlagezahl 02-01.02 „Trassenauswahlverfahren“). Demnach wurden von der mitbeteiligten Partei fünf näher beschriebene alternative Trassenführungen („NORD2“ - zweigleisige Nordumfahrung; „SUED2“ - zweigleisige Südumfahrung; „SUED4-HÖ“ - viergleisige Südumfahrung; „SUED4-RV“ - viergleisige Südumfahrung mit Verlegung des Rübenverladeplatzes; „BEST4“ - viergleisiger Bestandsausbau) hinsichtlich



deren Vor- und Nachteilen geprüft und in Relation mit dem Planungsnullfall gestellt. Zudem wurden die Gründe für die letztliche Bevorzugung der Variante „SUED4-RV“ beschrieben (vgl. dazu auch S. 31, angefochtenes Erkenntnis mit Verweis ua auf die Umweltverträglichkeitserklärung, Einlagezahl 02-01.02 „Trassenauswahlverfahren“ und das Umweltverträglichkeitsgutachten, Pkt. 4.2 „Frage 2 Alternativen und Varianten“).

- 79 Insofern die Revisionen das Unterlassen einer darüber hinausgehenden Alternativenprüfung - insbesondere mit Blick auf die von ihnen präferierte Tieferlegung und Einhausung der Trasse im Bereich der Stadtgemeinde L und die Verschwenkung der Trasse zum Flughafen Hörsching - bemängeln, genügt es, auf die wiedergegebene Rechtsprechung hinzuweisen, wonach dies weder vom EisbG noch vom UVP-G verlangt wird.
- 80 Der Verfassungsgerichtshof hat die Behandlung der gegen das Erkenntnis des BVwG gerichteten Beschwerden nach Art. 144 B-VG abgelehnt und die darin erhobenen Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit der angewandten Bestimmungen - in ihrer Ausprägung durch die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs - offenkundig also nicht geteilt.
- 81 Dass diese ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs im Widerspruch zu den vom EuGH in seinem Urteil vom 7. November 2018, C-461/17, *Holohan u.a.*, aufgestellten Vorgaben stünde, vermögen die Revisionen nicht darzulegen. Der EuGH hat in dieser Entscheidung u.a. Folgendes ausgeführt:
- „60 Mit seinen Fragen 5 bis 7, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht sinngemäß wissen, ob Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der Projektträger Angaben zu den Umweltauswirkungen sowohl der ausgewählten Lösung als auch jeder einzelnen der wichtigsten von ihm geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten vorlegen und die Gründe für seine Auswahl im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen erläutern muss, und dies auch dann, wenn eine solche anderweitige Lösungsmöglichkeit in einem frühen Stadium verworfen wurde.
- 61 Die UVP-Richtlinie bezweckt nach ihrem Art. 3 u. a., dass die Umweltauswirkungen eines Projekts identifiziert, beschrieben und bewertet werden.



62 In Art. 5 der UVP-Richtlinie sind die in Anhang IV spezifizierten Angaben aufgelistet, die der Projektträger in geeigneter Form den zuständigen Behörden vorlegt, um ihnen die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung des beantragten Projekts zu ermöglichen.

63 Im Besonderen schreibt Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie vor, dass der Projektträger zumindest ‚eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen [von ihm] geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen‘ vorlegen muss.

64 Aus dem Wortlaut dieser Bestimmung folgt ausdrücklich, dass es dem Projektträger obliegt, den zuständigen Behörden eine Übersicht über die wichtigsten anderweitigen von ihm geprüften Lösungsmöglichkeiten sowie die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen vorzulegen.

65 Insoweit ist festzustellen, dass die UVP-Richtlinie keine Definition des in Art. 5 Abs. 3 Buchst. d verwendeten Begriffs der ‚wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten‘ enthält. Gleichwohl ist, wie von der Generalanwältin in den Nrn. 94 und 95 ihrer Schlussanträge ausgeführt, davon auszugehen, dass zur Beurteilung der Frage, welche der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten als ‚wichtig‘ anzusehen sind, ihre Bedeutung für die Umweltauswirkungen des Projekts bzw. für deren Vermeidung ausschlaggebend ist. Zu welchem Zeitpunkt eine anderweitige Lösung vom Projektträger verworfen wurde, ist insoweit irrelevant.

66 Da nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie nur eine Übersicht über diese Lösungsmöglichkeiten vorzulegen ist, ist sodann davon auszugehen, dass diese Bestimmung nicht verlangt, dass die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung wie für das ausgewählte Projekt unterzogen werden müssten. Allerdings hat der Projektträger zumindest im Hinblick auf die jeweiligen Umweltauswirkungen seine Auswahlgründe anzugeben. Die Pflicht des Projektträgers zur Skizzierung der wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten bezweckt nämlich vor allem, seine Auswahl zu begründen.

67 Diese dem Projektträger auferlegte Verpflichtung ermöglicht in weiterer Folge der zuständigen Behörde die Durchführung einer eingehenden Umweltverträglichkeitsprüfung, die im Einklang mit Art. 3 der UVP-Richtlinie die Umweltauswirkungen des ausgewählten Projekts in geeigneter Weise identifiziert, beschreibt und bewertet.

68 Schließlich ist festzustellen, dass die in dieser Bestimmung genannte Übersicht für alle wichtigsten anderweitigen Lösungsmöglichkeiten, die vom Projektträger geprüft wurden, unabhängig davon vorzulegen ist, ob diese vom



Projektträger oder von der zuständigen Behörde ursprünglich ins Auge gefasst oder von einzelnen Verfahrensbeteiligten angeregt wurden.

69 Aufgrund dieser Erwägungen ist auf die Fragen 5 bis 7 zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der UVP-Richtlinie dahin auszulegen ist, dass der Projektträger Angaben zu den Umweltauswirkungen sowohl der ausgewählten Lösung als auch jeder einzelnen der wichtigsten von ihm geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten vorlegen und die Gründe für seine Auswahl zumindest im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen erläutern muss, und dies auch dann, wenn eine solche anderweitige Lösungsmöglichkeit in einem frühen Stadium verworfen wurde.“

82 Wird von der UVP-Richtlinie „nicht verlangt, dass die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einer Umweltverträglichkeitsprüfung wie für das ausgewählte Projekt unterzogen werden müssten“ (vgl. Rn. 66), kann aus diesem Urteil nicht der von den Revisionen gewünschte Schluss gezogen werden, im Rahmen des UVP-Genehmungsverfahrens über das vom Projektwerber eingereichte Vorhaben müsste geprüft werden, ob andere Varianten des Vorhabens umweltverträglicher seien als die vom Projektwerber eingereichte.

83 Bestätigt wird dieser Befund dadurch, dass nach der mit der Richtlinie 2014/52/EU vorgenommenen Änderung der Formulierung des Art. 5 der UVP-RL vom Projektträger nur verlangt wird, „eine Beschreibung der vom Projektträger untersuchten vernünftigen Alternativen, die für das Projekt und seine spezifischen Merkmale relevant sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt“ bereitzustellen (Art. 5 Abs. 1 lit. d).

84 Aus diesem Grund sieht der Verwaltungsgerichtshof auch keine Veranlassung, der Anregung auf Stellung eines Vorabentscheidungsersuchens an den EuGH nachzukommen.

85 Entgegen der Zulässigkeitsbegründung der Revisionen ist die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs also weder uneinheitlich noch steht sie in Widerspruch zu Rechtsprechung des EuGH.

„Möglichst gestreckte“ Linienführung - EisBBV



- 86 Die Revisionen machen geltend, zur Bestimmung des § 13 Abs. 1 Satz 1 EisBBV, wonach bei Neubauten die Linienführung „möglichst gestreckt“ sein müsse, fehle Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs. Durch die Verschwenkung der bestehenden geraden Linienführung zwecks Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching würde diese Anforderung missachtet; das Vorhaben sei schon deshalb nicht konsensfähig.
- 87 Gemäß § 13 Abs. 1 EisBBV muss die Linienführung bei Neubauten möglichst gestreckt sein. Die Anzahl der Trassierungselemente ist dabei möglichst gering zu halten. Im Grundriss sind die Trassierungselemente Gerade, Kreisbogen und Übergangsbogen anzuwenden.
- 88 Schon der Wortlaut der von den Revisionen angesprochenen Bestimmung („möglichst“) lässt erkennen, dass damit nicht etwa eine gerade, also maximal gestreckte Verbindung zwischen Anfangs- und Endpunkt der neuen Linie gefordert wird, vielmehr die konkreten Gegebenheiten der geplanten Strecke, etwa Topographie, Geländeerfordernisse und Anbindung von Zwischenzielen, zu berücksichtigen sind. Es liegt auf der Hand, dass bei dieser Bedachtnahme nicht isoliert auf einzelne der zu berücksichtigenden Parameter abzustellen und daher das Gebot des § 13 Abs. 1 erster Satz EisBBV nicht etwa dahin zu verstehen ist, dass ohne Berücksichtigung weiterer Gesichtspunkte jedenfalls eine gestreckte Linienführung zu wählen ist. Dies wird im Übrigen durch die im dritten Satz des § 13 Abs. 1 EisBBV genannten, bei der Trassierung anzuwendenden „Bogenelemente“ (deren Anwendung gerade eine nicht gestreckte Linienführung voraussetzt) verdeutlicht. Die in Rede stehende Rechtslage ist daher eindeutig und klar, weshalb sich die Revisionen insoweit als nicht zulässig erweisen.
- 89 Es kann auch nicht gesagt werden, dass die mit der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching verbundene Verschwenkung der Linie gegen § 13 Abs. 1 EisBBV verstoßen würde.

Zulässigkeit des Grundsatzgenehmigungsverfahrens

- 90 Die Revisionen machen in diesem Zusammenhang geltend, die mitbeteiligte Partei habe noch während des laufenden Beschwerdeverfahrens über die



Grundsatzgenehmigung die Anträge auf Erteilung der Detailgenehmigungen - unter Vorlage eines fertigen Detailprojekts - gestellt. Damit sei der Aufspaltung des Verfahrens in Grundsatz- und Detailgenehmigung die Grundlage entzogen und der Antrag auf Grundsatzgenehmigung unzulässig geworden; das BVwG hätte den Grundsatzgenehmigungsbescheid daher nicht bestätigen dürfen. Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 bezogen auf eine solche Konstellation fehle. Zu § 111a WRG 1959, der ebenfalls eine Aufspaltung in Grundsatz- und Detailgenehmigung vorsehe und der entsprechenden Regelung im UVP-G 2000 als Vorbild gedient habe, habe der Verwaltungsgerichtshof (Hinweis auf VwGH 8.4.1997, 95/07/0174) ausgesprochen, dass Voraussetzung für eine solche Aufspaltung sei, dass das entsprechende Vorhaben nicht von vornherein in allen Einzelheiten überschaubar sei. Sollte diese Rechtsprechung auf § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 übertragbar sein, sei das BVwG davon abgewichen, weil das Vorhaben schon im März 2018 im Detail bekannt und aktenkundig gewesen sei.

- 91 Gemäß § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 kann die Behörde im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für Vorhaben des 3. Abschnitts auf Antrag des Projektwerbers zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit des Vorhabens erforderlich sind. Dabei ist auch darüber zu entscheiden, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.
- 92 Dies entspricht insoweit der - im 2. Abschnitt enthaltenen - Regelung des § 18 Abs. 1 UVP-G 2000.
- 93 Regelungen über „Grundsätzliche Genehmigung und Detailgenehmigung“ waren schon in § 18 UVP-G der Stammfassung (BGBl. Nr. 697/1993) enthalten:

„Bei Vorhaben, die zufolge ihrer Größenordnung nicht von vornherein in allen Einzelheiten überschaubar sind, kann die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich



sind... Diesfalls sind nur jene Anträge, Anzeigen, Angaben und Unterlagen vorzulegen, die zur grundsätzlichen Zulässigkeit erforderlich sind.“

- 94 In den Gesetzesmaterialien (AB 1179 BlgNR 18. GP) wird dazu ausgeführt, es solle, „da auf Grund der Größe der betroffenen Vorhaben im Rahmen des konzentrierten Genehmigungsverfahrens eine Vielzahl von Materien mit vielen Details zu behandeln ist, in Anlehnung an § 111a WRG die Möglichkeit eröffnet werden, zunächst über die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens abzusprechen.“
- 95 Mit der Novelle BGBl. I Nr. 89/2000 entfiel die Bezugnahme auf die Größenordnung bzw. Überschaubarkeit des Vorhabens im Wortlaut des § 18 Abs. 1 UVP-G 2000. Dieser lautete seither:
- „§ 18. (1): Die Behörde kann auf Antrag des Genehmigungswerbers zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Projekts erforderlich sind. Diesfalls sind nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.“
- 96 In den Gesetzesmaterialien dazu (IA 168/A 21. GP) wird ausgeführt, es könne „bei besonders großen Vorhaben“ die Genehmigung „wie bisher auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin in Form einer Grundsatzgenehmigung und nachfolgender Detailgenehmigung erteilt werden“. Die Behörde habe „ihr Ermessen unter Berücksichtigung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis einerseits und der bestmöglichen Berücksichtigung der UVP andererseits auszuüben.“
- 97 Mit der Novelle BGBl. I Nr. 153/2004 wurde - in § 24h Abs. 9 UVP-G 2000 - die „Möglichkeit einer Abschichtung in Grundsatz- und Detailgenehmigung auch im 3. Abschnitt“ (AB 757 BlgNR 22. GP) geschaffen, mit der Novelle BGBl. I Nr. 87/2009 wurde die Bestimmung - ohne inhaltliche Änderung - in § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 übertragen.
- 98 Mit der Novelle BGBl. I Nr. 58/2017 erfolgte eine Änderung des § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 dahin, dass nicht mehr über die grundsätzliche „Zulässigkeit“ des Vorhabens, sondern über die grundsätzliche



„Umweltverträglichkeit“ zu entscheiden ist, mit BGBl. I Nr. 80/2018 wurde diese Änderung auch in § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 nachvollzogen.

- 99 In den Gesetzesmaterialien zur Novelle 2017 (RV 1456 BlgNR 25. GP) wird ausgeführt, es sei „Voraussetzung für die Grundsatzgenehmigung nicht die Zulässigkeit des Vorhabens insgesamt, sondern grundsätzlich nur die Umweltverträglichkeit“. Im Sinne der „Verfahrensökonomie und der Effizienz“ könne es sinnvoll sein, sich im Grundsatzgenehmigungsverfahren zunächst auf die Frage der generellen Umweltverträglichkeit zu beschränken.
- 100 Die dem § 18 UVP-G 2000 nachgebildete Regelung des § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 ermöglicht also über Antrag des Projektwerbers eine Aufspaltung in Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren, wobei im Grundsatzgenehmigungsverfahren über die grundsätzliche Umweltverträglichkeit (vor den Novellen 2017 bzw. 2018: die grundsätzliche Zulässigkeit) abzusprechen ist, ohne spätere Detailfragen klären zu müssen.
- 101 Die Regelung dient erkennbar der Verfahrensökonomie, sie begrenzt nicht nur den Umfang der vom Projektwerber beizubringenden Unterlagen und vermindert die Detailtiefe der Vorhabensbeschreibung, sondern reduziert auch die Komplexität des Verfahrens und ermöglicht die Vermeidung unnötigen Verfahrensaufwands. Voraussetzung für diese Aufspaltung ist nach dem Gesetz ein darauf gerichteter Antrag des Projektwerbers. In der darüber von der Behörde zu treffenden Ermessensentscheidung hat sie sich von den (in den Gesetzesmaterialien zur Novelle 2000 ausdrücklich angesprochenen) Parametern des § 39 Abs. 2 AVG, also von Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis, leiten zu lassen.
- 102 Die von den Revisionen geltend gemachte Abweichung von der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs liegt nicht vor: Festzuhalten ist zunächst, dass die noch in der Stammfassung enthaltene - insofern der Formulierung in § 111a WRG 1959 entsprechende - Wendung „nicht von vornherein in allen Einzelheiten überschaubar“ im nunmehr maßgeblichen Gesetzestext nicht mehr enthalten ist. Schon deshalb liegt der behauptete Widerspruch zu Judikatur nicht vor.



103 Im Übrigen: Voraussetzung für die Verfahrensaufspaltung in Grundsatz- und Detailgenehmigung ist nach dem Gesagten ein darauf abzielender Antrag des Genehmigungswerbers, womit (auch) der Umfang der von ihm beizubringenden Unterlagen begrenzt wird. Die Entscheidung über diesen Antrag ist von der Behörde unter den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis zu treffen. Kommt die Behörde dem Antrag insoweit nach und entscheidet also zunächst (nur) über die grundsätzliche Umweltverträglichkeit, wird damit auch die „Sache“ eines - späteren - Beschwerdeverfahrens begrenzt (vgl. zur Begrenzung der Sachentscheidungsbefugnis eines Verwaltungsgerichts etwa VwGH 31.1.2017, Ra 2015/03/0066, mwN): Auch das Verwaltungsgericht kann daher - ungeachtet etwa einer zwischenzeitigen Verfahrensfortführung durch den Projektwerber, der nach der behördlichen Entscheidung über die Grundsatzgenehmigung Verfahrensschritte für die Erlangung der Detailgenehmigungen setzt - nur über die von der Behörde erteilte Grundsatzgenehmigung absprechen. Diese wird nicht etwa dadurch unzulässig, dass danach - vom Projektwerber bzw. der Behörde - das Verfahren zur Erteilung der Detailgenehmigung (nach Erstellung der dafür nötigen Unterlagen) weitergeführt wird. Die (gegenteilige) Sichtweise der Revisionen wäre nicht in Einklang zu bringen mit der durch die Verfahrensaufspaltung zu erzielenden Förderung der Verfahrensökonomie, zumal eine - von den Revisionen offenbar als allein richtig erachtete - (bloße) Aufhebung der Grundsatzgenehmigung und Zurückverweisung der Sache erst recht wieder eine neue Entscheidung über grundsätzliche Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit des Vorhabens erfordern würde.

Zulässigkeit von Nebenbestimmungen bei einer UVP-Grundsatzgenehmigung

104 Die Revisionen machen geltend, für die vom BVwG vorgenommene Verbindung der Grundsatzgenehmigung mit einer Vielzahl von Nebenbestimmungen gebe es keine gesetzliche Grundlage. § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 sehe nämlich - ebensowenig wie § 18 UVP-G 2000 - keine Möglichkeit vor, die Beantwortung der Frage der grundsätzlichen



Umweltverträglichkeit an besondere Voraussetzungen bzw. Nebenbestimmungen zu knüpfen. Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs dazu fehle, zumal lediglich Rechtsprechung zu § 111a WRG 1959 bestehe, wonach im Rahmen des dortigen Regimes (lediglich) Auflagen vorgesehen werden dürften. Dies sei aber auf § 24f Abs. 9 bzw. § 18 UVP-G 2000 nicht übertragbar, weil hier primär die Frage der grundsätzlichen Umweltverträglichkeit zu prüfen sei.

105 § 18 Abs. 1 und § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 ermöglichen der Behörde nach dem Gesagten, vorerst über die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Vorhabens abzusprechen. Eine ausdrückliche Bestimmung, dass bei dieser Entscheidung Nebenbestimmungen vorgeschrieben werden könnten, enthalten diese Regelungen zwar nicht. Allerdings deutet auch nichts darauf hin, dass die bei der vorzunehmenden „Entscheidung“ (vgl. § 17 bzw. § 24f UVP-G 2000) im einheitlichen, also nicht aufgespaltenen Verfahren im Gesetz explizit genannten Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen, Projektmodifikationen; vgl. § 17 Abs. 5 bzw. § 24f Abs. 5 UVP-G 2000) nicht auch im Verfahren über die Grundsatzgenehmigung herangezogen werden könnten.

106 Im Gegenteil: Wie ohne Normierung solcher Nebenbestimmungen und damit (wie es den Revisionen vorzuschweben scheint) ohne jedes „wenn und aber“ sichergestellt werden soll, dass die - auch für die Grundsatzgenehmigung nach § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 maßgeblichen - Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 eingehalten werden sollen, wonach etwa die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen sind und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist, bleibt unerfindlich. Schon Systematik und Regelungsziel des Gesetzes machen also deutlich, dass auch die Grundsatzgenehmigung nach § 24f Abs. 9 UVP-G 2000 mit Nebenbestimmungen verknüpft werden darf.

107 Daran ändert die schiere Vielzahl der von der belangten Behörde angeordneten und dem BVwG bestätigten bzw. ergänzten Nebenbestimmungen nichts, zumal die Revisionen unter diesem Gesichtspunkt auch nicht etwa konkret darlegen, warum einzelne davon unzulässig sein sollten.



Lärmimmissionen

108 Die Revisionen bringen weiters vor, das angefochtene Erkenntnis weiche von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, wonach die Grenzwerte der SchIV lediglich Mindeststandards darstellten, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne (Hinweis auf VwGH 9.9.2015, 2013/03/0120; 26.2.2016, Ro 2014/03/0004).

Die im angefochtenen Erkenntnis vorgeschriebenen Auflagen (126a bis 126d) berücksichtigten - trotz des Revisionsvorbringens, zwecks Ausschluss gesundheitsgefährdender und damit unzulässiger Aufwachreaktionen seien Spitzenpegelereignisse heranzuziehen - ausschließlich „mittlere Spitzenpegel“ und keine absoluten Spitzenpegel.

Es fehle an Rechtsprechung, ob die Wendung „Berechnung der Beurteilungspegel“ gemäß § 3 Satz 1 SchIV die Heranziehung von „mittleren Spitzenpegel“ bei der Beurteilung der menschlichen Gesundheitsgefährdung vorschreibe.

Das angefochtene Erkenntnis weiche zudem von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu Immissionspunkten ab (Hinweis auf VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Vom Sachverständigen für den Fachbereich Lärm seien die Angaben der mitbeteiligten Partei übernommen und keine eigenen Berechnungen durchgeführt worden. Die Lärmbelästigung sei nur repräsentativ bei drei verschiedenen Nachbarobjekten gemessen und es seien daraus abgestufte „Rasterlärmpläne“ für Tag- und Nachtzeit erstellt worden.

109 Genehmigungen dürfen nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 ua nur dann erteilt werden, wenn die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden (lit. a), und solche, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 führen (lit. c). Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so sind insoweit die Gefährdung im Sinne des



§ 24f Abs. 1 Z 2 lit a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).

- 110 Bei der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) handelt es sich um eine besondere Immissionsschutzvorschrift im Sinne des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000, weshalb die Zumutbarkeit der Belästigung von Nachbarn nach § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 anhand der Vorgaben der SchIV zu beurteilen ist (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).
- 111 Nach § 2 Abs. 4 SchIV ist der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel L_r der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$. Gemäß § 3 SchIV sind die längenbezogenen Schallleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile) Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel. Nach § 4 SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen für die Tagzeit 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB, $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB (Z 1), und für die Nachtzeit 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB, $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB (Z 2).
- 112 Die Grenzwerte der SchIV stellen bei der Beurteilung der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen jedoch nur Mindeststandards dar, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Eine Unterschreitung der normierten Grenzwerte ist jedenfalls dann erforderlich, wenn im Rahmen des UVP-Verfahrens Anhaltspunkte hervorkommen, die eine derartige Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen, wobei davon insbesondere in jenen Fällen auszugehen ist, in denen die im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachten. Ein Hinweis der Behörde auf die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV macht diesfalls eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich (VwGH 6.5.2021, Ra 2019/03/0040, mwN).



- 113 Wenn die Revision ins Treffen führt, es fehle an Rechtsprechung, ob die Wendung „Berechnung der Beurteilungspegel“ gemäß § 3 Satz 1 SchIV die Heranziehung von „mittleren Spitzenpegel“ bei der Beurteilung der menschlichen Gesundheitsgefährdung vorschreibe, geht dieses Vorbringen schon deshalb ins Leere, weil damit verkannt wird, dass die SchIV die Heranziehung von Spitzenpegeln als technische Größe - weder „mittlerer Spitzenpegel“ noch „absoluter Spitzenpegel“ - nicht kennt.
- 114 Vielmehr hängen - wie bereits ausgeführt - die Immissionsgrenzwerte nach der SchIV vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen ab, wobei es sich bei dem für die Beurteilung des Schienenverkehrslärm maßgeblichen Beurteilungspegel Lr gemäß der Definition in § 2 Abs. 4 SchIV um den um fünf dB verminderten A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel LA,eq handelt. Die SchIV stellt in ihren Bestimmungen also nicht auf mittlere Spitzenpegel oder absolute Spitzenpegel ab.
- 115 Für den vorliegenden Fall ist daher zusammenfassend zunächst festzuhalten, dass das BVwG hinsichtlich der Lärmimmissionen zwei gesondert zu betrachtende Aspekte einer näheren Beurteilung zu unterziehen hatte: Einerseits war zu beurteilen, ob durch das Vorhaben die Vorschriften der SchIV (nach dem oben Gesagten als „Mindeststandard“) eingehalten werden, insbesondere die Immissionsgrenzwerte des § 4 SchIV, der auf den Beurteilungspegel Lr (sohin um den um fünf dB verminderten A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel) abstellt. Andererseits war - darüber hinausgehend - auf (zusätzlich) von den Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm und Humanmedizin geforderte Maßnahmen einzugehen.
- 116 Hinsichtlich der Grenzwerte der SchIV hielt das Verwaltungsgericht fest, die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben der SchIV würden bei Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, insbesondere bei Berücksichtigung der aktiven (bahnseitigen) und passiven (objektseitigen) Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Die Lärmschutzgrenzwerte für Bau- und Betriebslärm seien sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase einzuhalten, sodass es weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu



unzumutbaren Belästigungen komme. Durch die vorgeschriebenen Kontrollmessungen für den Bahnlärm, die denklogisch erst nach der Inbetriebnahme des Vorhabens mit dem dann gefahrenen Betriebsprogramm durchgeführt werden können, könne die Einhaltung der Grenzwerte überprüft und ein allfällig nachträglich notwendig werdender Bedarf an zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen festgestellt werden. Damit könnten auch immissionsrelevante Veränderungen, die erst während des Baus eintreten und nicht durch das gegenständliche Vorhaben verursacht werden, berücksichtigt werden (vgl. S. 65ff, Erkenntnis). Der Sachverständige für Lärmschutz habe im UVP-Gutachten und im Beschwerdeverfahren festgehalten, dass bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und im Bescheid sowie im gegenständlichen Erkenntnis zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen die Grenzwerte der SchIV jedenfalls eingehalten würden (vgl. S. 188ff, Erkenntnis). Das BVwG ist somit davon ausgegangen, dass die Grenzwerte der SchIV eingehalten würden.

- 117 Es hat seiner Beurteilung auch (wie im Übrigen schon die belangte Behörde, vgl. die Wiedergabe unter Rn. 13) den Umstand zu Grunde gelegt, dass es sich ausgehend von der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs bei den Vorgaben der SchIV nur um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelnen geboten sein könne.
- 118 So hat es dargelegt, dass - dem Sachverständigen für Humanmedizin folgend - eine Anwendung des in der SchIV vorgesehenen Schienenbonus im gegenständlichen Fall aus humanmedizinischer Sicht nur dann nicht zu beanstanden sei, wenn auch die mittleren Spitzenpegel der lautesten Zugvorbeifahrten je Zuggattung berücksichtigt würden. Dem sei durch die im Erkenntnis neu integrierten Auflagen 126a bis 126e Rechnung getragen worden (vgl. S. 180, Erkenntnis).
- 119 Das BVwG ist dabei hinsichtlich der Heranziehung von mittleren (also nicht „absoluten“) Spitzenpegeln im Wesentlichen den Ausführungen sowohl des lärmtechnischen als auch des humanmedizinischen Sachverständigen gefolgt (vgl. S. 195, Erkenntnis mit Verweis auf die gutachterlichen Ausführungen in



der mündlichen Verhandlung [S. 93f und 119ff, Protokoll der mündlichen Verhandlung]):

- 120 Nach den Ausführungen des Sachverständigen für den Fachbereich Lärm erfolgte die Festlegung und Angabe des mittleren Spitzenpegels für die jeweilige Zugkategorie aufgrund der leichteren Reproduzierbarkeit des Wertes, während ein einzelner oder Höchstwert bei einer bestimmten Anzahl von Messereignissen nur unsicher angegeben werden könne. Bei einer messtechnischen Kontrolle der Spitzenwerte sei eine genügende Anzahl der Schallereignisse zu untersuchen. Der Mittelwert berücksichtige die Streuung möglicher Einzelereignisse. Aus Gründen der Reproduzierbarkeit sei eine Festlegung des absoluten Maximalwertes einer Zugkategorie nicht denkbar (vgl. S. 93ff, Protokoll der mündlichen Verhandlung). Der Sachverständige für Humanmedizin schloss sich diesen Ausführungen an (vgl. S. 117ff, Protokoll der mündlichen Verhandlung).
- 121 Die Revision behauptet zwar, dass das angefochtene Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Berücksichtigung der Grenzwerte der SchIV als Mindeststandards abweiche, hält den diesbezüglichen wiedergegebenen Ausführungen des BVwG jedoch nichts Stichhaltiges entgegen. Dieses hatte sich nach dem Gesagten nicht damit „begnügt“, dass die Grenzwerte der SchIV eingehalten werden, sondern auch die von den Sachverständigen geforderten zusätzlichen Nebenbestimmungen implementiert. Dass das BVwG etwa weiteren von den Sachverständigen zwecks Hintanhaltung gesundheitsgefährdender Auswirkungen geforderter Maßnahmen nicht Rechnung getragen hätte, wird von den Revisionen, die insoweit bloß unkonkretisiert behaupten, es sei „offenkundig“, dass die Ausklammerung von Spitzenpegelereignissen gesundheitsgefährdend wäre, nicht dargelegt. Einem schlüssigen Sachverständigengutachten kann nämlich mit bloßen Behauptungen, ohne Argumentation auf gleicher fachlicher Ebene, in tauglicher Art und Weise nicht entgegen getreten werden. Ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht in Widerspruch stehendes Gutachten kann in seiner Beweiskraft nur durch ein gleichwertiges Gutachten bekämpft werden



(vgl. VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021, mwN). Dies ist in den vorliegenden Revisionsfällen aber nicht erfolgt.

- 122 Die Revisionen sind auch mit dem Vorbringen, das BVwG sei im Hinblick auf die Immissionspunkte von der höchstgerichtlichen Rechtsprechung abgewichen, nicht zielführend. Die Revisionen legt nämlich weder dar, welche weiteren Immissionspunkte heranzuziehen gewesen wären, noch welches Ergebnis dadurch zu erwarten gewesen wäre. Sie machen auch nicht etwa geltend, dass die drei Objekte, an denen die Lärmimmissionen gemessen worden seien, entgegen den Annahmen der belangten Behörde bzw. des BVwG tatsächlich nicht repräsentativ gewesen seien, oder dass an einem (nicht gemessenen) Immissionspunkt der durch bloße Berechnung ermittelte Wert in einem - gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen erfordernde - Grenzbereich liege (vgl. idZ VwGH 9.9.2015, 2013/03/0120).

Auch das lärmbezogene Zulässigkeitsvorbringen zeigt die Zulässigkeit der Revisionen daher nicht auf.

Befangenheit von bereits im Behördenverfahren beigezogenen Sachverständigen

- 123 Die Revisionen machen in diesem Zusammenhang (zusammengefasst) Folgendes geltend: Das BVwG habe - entgegen dem Antrag einer revisionswerbenden Partei in der Beschwerde - im verwaltungsgerichtlichen Verfahren weitgehend dieselben Sachverständigen beigezogen, die bereits im Behördenverfahren sachverständig tätig gewesen seien. Praktisch alle Auflagen bzw. Nebenbestimmungen, die in der verfahrensgegenständlichen Grundsatzgenehmigung vorgeschrieben würden, beruhten auf den Forderungen der Sachverständigen. Die Nebenbestimmungen seien zentrales Thema des Verfahrens gewesen, weil nur deren Einhaltung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens gewährleisten solle. Die Beurteilung der Frage, ob in einem bestimmten Verfahrensstadium eine Auflage detaillierter formuliert werden könnte, sei ebenso wie die Frage ihrer ausreichenden Bestimmtheit (auch) eine Fachfrage. Daraus folge, dass die Sachverständigen nicht nur den Sachverhalt erhoben und fachlich beurteilt hätten, sondern auch an der Entscheidung der



belangten Behörde und später jener des BVwG mitgewirkt hätten. Auch wenn es ausgehend von der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs grundsätzlich nicht schade, wenn ein im verwaltungsgerichtlichen Verfahren beigezogener Sachverständiger bereits im behördlichen Verfahren durch Erstattung eines Gutachtens mitgewirkt habe, lägen aufgrund der besonderen Konstruktion des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens, in dem durch Vorgabe und Formulierung von Nebenbestimmungen die Sachverständigen an der eigentlichen Entscheidung mitgewirkt hätten, Gründe vor, die volle Unbefangenheit der Sachverständigen in Zweifel zu ziehen. Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur Befangenheit von Sachverständigen in dieser besonderen Konstellation bestehe nicht. Hätte das BVwG andere Sachverständige beigezogen, wären diese (und mit ihnen das BVwG) nicht nur zum Ergebnis gekommen, dass die Nebenbestimmungen unzureichend konkretisiert seien, sondern auch, dass das Vorhaben nicht grundsätzlich umweltverträglich sei, was durch Nebenbestimmungen nicht saniert werden könne.

124 Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann die allfällige Befangenheit eines Sachverständigen nur dann mit Erfolg eingewendet werden, wenn sich sachliche Bedenken gegen die Erledigung dieses Verwaltungsorganes ergeben oder besondere Umstände hervorkommen, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit desselben in Zweifel zu ziehen, etwa wenn aus konkreten Umständen der Mangel einer objektiven Einstellung gefolgert werden kann. Jeder Vorwurf einer Befangenheit hat konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist. Nur eindeutige Hinweise, dass ein Entscheidungsträger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen (vgl. VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 u.a., mwN).

125 Die Frage, ob ein Sachverständiger in einem bestimmten Verfahren als befangen anzusehen ist, vermag die Zulässigkeit einer Revision jedenfalls dann



nicht zu begründen, wenn das Verwaltungsgericht diese Frage fallbezogen vertretbar gelöst hat (vgl. VwGH 15.3.2022, Ra 2021/11/0060, 0061, mwN).

- 126 Im vorliegenden Fall zog die belangte Behörde im behördlichen Verfahren teilweise Amtssachverständige heran, darüber hinaus bestellte sie (nichtamtliche) Sachverständige aus unterschiedlichen Fachgebieten. Im verwaltungsgerichtlichen Verfahren wurden - bis auf einen Sachverständigen - dieselben Sachverständigen bestellt bzw. herangezogen. Wenn die Revisionen vorbringen, dass die Sachverständigen aufgrund des Umstandes, dass sie bereits im behördlichen Verfahren tätig wurden, befangen wären, so vermag dies - jedenfalls isoliert betrachtet - keine Befangenheit der Sachverständigen darzutun:
- 127 Wie der Verwaltungsgerichtshof nämlich bereits mehrfach - und unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte - ausgeführt hat, bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Heranziehung von Amtssachverständigen in einem verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren, und zwar selbst dann nicht, wenn ein Bediensteter der belangten Behörde, der bereits im Verfahren vor der Behörde als Sachverständiger tätig geworden ist, auch vom Verwaltungsgericht in derselben Sache als Sachverständiger beigezogen wird, wobei jedoch ein allfälliger Befangenheitsvorwurf gegenüber einem Amtssachverständigen im Einzelfall jeweils gesondert zu prüfen ist. Dies gilt umso mehr für Amtssachverständige, die keine Bediensteten der belangten Behörde sind (vgl. etwa VwGH 28.11.2019, Ra 2019/07/0092, mwN). Diese Überlegungen sind erst recht auf die Bestellung von nichtamtlichen Sachverständigen (die nicht organisatorisch in die Behörde eingegliedert sind) zu übertragen.
- 128 Die Revisionen vermögen ausgehend davon nicht aufzuzeigen, dass die Sachverständigen aufgrund des Umstandes, dass sie bereits im behördlichen Verfahren tätig geworden sind, befangen (gewesen) wären.



An dieser Beurteilung ändert die von den Revisionen behauptete „besondere Konstellation“ des vorliegenden UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens nichts:

- 129 Wenn die Revisionen beanstanden, aufgrund der besonderen Ausgestaltung des UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens und der zahlreichen im Bescheid und im Erkenntnis auferlegten Auflagen bzw. weiteren Nebenbestimmungen sei davon auszugehen, dass die Sachverständigen an der Entscheidung der belangten Behörde und des Verwaltungsgerichts „mitgewirkt“ hätten, und damit den Befangenheitsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 AVG geltend machen, genügt der Hinweis, dass die Erstattung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen keine Mitwirkung an der Entscheidung, sondern am Beweisverfahren, also an der Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen, darstellt. Ein (Amts)-Sachverständiger ist für das Verwaltungsgericht dabei, unabhängig davon, in welchem Verfahren er beigezogen wird, ein Hilfsorgan, das an der Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes mitwirkt (vgl. etwa VwGH 22.6.2016, Ra 2016/03/0027, mwN). Daran ändert weder die von den Revisionen hervorgehobene große Anzahl der in den Spruch der Entscheidung aufgenommenen Nebenbestimmungen noch ihre Wichtigkeit Entscheidendes.
- 130 Sonstige sachliche Bedenken gegen die Erledigungen der Sachverständigen, insbesondere die von ihnen erstatteten Gutachten, vermögen die Revisionen in ihren Zulässigkeitsbegründungen nicht erfolgreich darzutun. Sie behaupten zwar pauschal, dass das BVwG bei Beiziehung anderer Sachverständiger zum Ergebnis gekommen wäre, dass die Nebenbestimmungen und Auflagen unzureichend konkretisiert seien und das gegenständliche UVP-Verfahren nicht umweltverträglich wäre, legen damit aber nicht konkret auf den Fall bezogen dar, welche sachliche Bedenken sich gegen die einzelnen Erledigungen der Sachverständigen, sohin deren Gutachten, ergeben hätten. Damit wird nicht aufgezeigt, dass es vorliegend zu einer anderen Entscheidung hätte kommen können (vgl. VwGH 6.5.2021, Ra 2019/03/0040, mwN).

Verfristung der Ablehnung eines Sachverständigen



- 131 Die Revisionen machen zudem geltend, der Sachverständige Dipl.-Ing. M sei im Rahmen des behördlichen und verwaltungsgerichtlichen Verfahrens lediglich für den Fachbereich Eisenbahnbautechnik bestellt worden. Der Fachbereich Straßenverkehr bzw. Straßenverkehrstechnik sei nicht gesondert behandelt worden. Im Zuge des Verfahrens seien diesem Sachverständigen jedoch auch Fragen aus dem Fachbereich Verkehrstechnik gestellt worden, die er in seinem Gutachten beantwortet habe. Die Revisionswerber hätten den Sachverständigen mangels Fachkunde abgelehnt. Dazu habe das BVwG die Auffassung vertreten, die Ablehnung dieses Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung vor dem BVwG sei zu spät erfolgt, weil er bereits im Verfahren vor der belangten Behörde in diesem Zusammenhang tätig geworden sei. Es stelle sich somit die in der bisherigen Rechtsprechung noch nicht geklärte Frage, ob die Ablehnung eines Sachverständigen, der nur für ein bestimmtes Fachgebiet bestellt worden sei, aber im weiteren Verfahren auch einen anderen Fachbereich betreffende Fragen beantworte, verspätet sein könne.
- 132 Nicht-amtliche Sachverständige können gemäß § 53 Abs. 1 zweiter Satz AVG von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, welche die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.
- 133 Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sind im Rahmen der Ablehnung eines Sachverständigen jene Umstände glaubhaft zu machen, welche die Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel ziehen. Die mangelnde Fachkunde eines Sachverständigen kann mit Erfolg nur durch ein konkretes Vorbringen geltend gemacht werden, wonach das vom Sachverständigen erstattete Gutachten unrichtig oder unvollständig ist. Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters zum Ausdruck gebracht, dass es für die besondere Fachkunde eines Sachverständigen nicht darauf ankommt, wo sich dieser das besondere fachliche Wissen angeeignet hat (vgl. wiederum VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021u.a., mwN).
- 134 Den Revisionen gelingt es nicht darzutun, dass sie von der Lösung der zu diesem Zulässigkeitsvorbringen geltend gemachten Rechtsfrage abhängen: Auf



die Beantwortung der aufgeworfenen Frage, wann die Ablehnung eines Sachverständigen mangels hinreichender Fachkunde in der vorgebrachten Verfahrenskonstellation verspätet sei, kommt es nämlich nicht an, wenn die Revisionen - wie hier - nicht aufzuzeigen vermögen, dass es dem herangezogenen Sachverständigen an der notwendigen Fachkunde mangelt. Im vorliegenden Fall wäre es daher im Sinne der zuvor wiedergegebenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes an den revisionswerbenden Parteien gelegen, konkretes Vorbringen dahingehend zu erstatten, dass und aus welchen Gründen das vom Sachverständigen erstattete Gutachten unrichtig oder unvollständig ist. Derartige Bedenken am Gutachten des Dipl.-Ing. M legen die Revisionen in ihren Zulässigkeitsbegründungen nicht dar. Auch wenn der Sachverständige für den Fachbereich Verkehrstechnik/Straßenverkehr nicht in die Liste der allgemein beeideten gerichtlich zertifizierten Sachverständigen eingetragen ist, disqualifiziert ihn dies nicht als zur Abgabe eines Gutachtens tauglichen Sachverständigen im Sinne des § 52 AVG, weil das Gesetz eine solche Eintragung nicht voraussetzt (vgl. VwGH 25.5.2021, Ra 2020/06/0256, mwN).

Unterbliebene Einholung eines Sachverständigengutachtens aus dem Fachbereich Straßenverkehr

135 Schließlich bringen die Revisionen vor, das BVwG habe - in Abweichung von (näher genannter) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur amtswegigen Ermittlungspflicht und der Verpflichtung zur Erforschung der materiellen Wahrheit - zu Unrecht die Einholung eines Gutachtens aus dem Fachbereich Straßenverkehr unterlassen, obwohl sich die revisionswerbenden Parteien im Verfahren gegen die Änderung von (Straßen-)Verkehrswegen und die vom Straßenverkehr ausgehenden Immissionen - etwa hinsichtlich der Verschwenkung der Trasse, der neuen Haltestelle beim Flughafen, der Auflassung der Bahnhaltestelle Pasching und der Neuerrichtung eines Rübenverladeplatzes - gewendet hätten. Entgegen der Auffassung des BVwG sei für die Notwendigkeit einer Beweisaufnahme nicht entscheidend, ob sie von einer Verfahrenspartei eingefordert werde. Vielmehr habe ein Verwaltungsgericht aus eigenem für die Ermittlung der materiellen Wahrheit



zu sorgen und für einen entsprechenden Sachverständigenbeweis zu sorgen, wenn dies zum Zweck der Ermittlung des maßgeblichen Sachverhalts erforderlich sei.

- 136 Hinsichtlich dieses Zulässigkeitsvorbringens sind die revisionswerbenden Parteien darauf hinzuweisen, dass die Beurteilung, ob bzw. wie eine Beweisaufnahme im Einzelfall notwendig ist, grundsätzlich dem Verwaltungsgericht obliegt. Eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG läge diesbezüglich nur dann vor, wenn diese Beurteilung grob fehlerhaft erfolgt wäre und zu einem unvertretbaren Ergebnis geführt hätte (vgl. dazu VwGH 21.5.2019, Ra 2019/03/0009, 0010, mwN).
- 137 Das BVwG hielt im vorliegenden Fall fest, der Sachverständige Dipl.-Ing. M sei - wie sich aus dem Prüfbuch der belangten Behörde ergebe - mit der Beantwortung von Fragen u.a. aus dem Bereich Verkehr, Verkehr - Schiene und Verkehr- Straßennetz beauftragt worden. Der Sachverständige habe die Beantwortung dieser Fragestellungen im Verfahren vorgenommen. Es sei kein eigenes Straßenverkehrsmodell von der mitbeteiligten Konsenswerberin erstellt worden, vielmehr seien die offiziellen Daten des Landes Oberösterreich herangezogen und auch die Umlegungsrechnungen mit dem landeseigenen Verkehrsmodell durchgeführt worden. Die Heranziehung des Straßenmodells des Landes Oberösterreich erscheine bereits deshalb sinnvoll, weil damit die Konsistenz mit den Datengrundlagen des Landes Oberösterreich und auch mit anderen Projekten gewährleistet sei. Diese Daten seien vom Sachverständigen Dipl.-Ing. M unter anderem auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft worden und es sei kein Anhaltspunkt hervorgekommen, dass diese unrichtig wären. Ausgehend davon sei kein Grund ersichtlich gewesen, einen (zusätzlichen) Sachverständigen für den Fachbereich (Straßen-)Verkehrstechnik beizuziehen (vgl. S. 212f, angefochtenes Erkenntnis).
- 138 Dem Vorbringen der Revisionen, die Einholung eines Gutachtens aus dem Fachbereich Straßenverkehr sei zu Unrecht unterlassen worden, ist zunächst zu entgegnen, dass der Sachverständige Dipl.-Ing. M beauftragt war, unter



anderem zu Fragen aus diesem Fachbereich Stellung zu nehmen. Dass die diesbezüglichen gutachterlichen Ausführungen dieses Sachverständigen unschlüssig oder unrichtig wären, vermögen die revisionswerbenden Parteien - wie bereits oben ausgeführt - nicht darzulegen.

- 139 Wenn das BVwG vor diesem Hintergrund davon ausgegangen ist, dass der Sachverhalt betreffend den Bereich (Straßen-)Verkehr hinreichend erhoben worden sei und keine weiteren Ermittlungen notwendig seien, insbesondere kein eigenes Gutachten aus dem Fachbereich Straßenverkehr erforderlich sei, wird von den Revisionen, die weder konkret darlegen, welche (weiteren) Fragen aus dem Fachbereich (Straßen-)Verkehr zu beantworten wären, noch welches Ergebnis bei Einholung eines weiteren Gutachtens zu erwarten wäre, nicht aufgezeigt, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts, kein solches Gutachten einzuholen, die maßgeblichen Leitlinien der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs überschreiten würde.

IV. Ergebnis:

- 140 In den Revisionen werden nach dem Gesagten keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revisionen waren daher gemäß § 34 Abs. 1 und 3 VwGG in einem gemäß § 12 Abs. 2 VwGG gebildeten Senat zurückzuweisen.
- 141 Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung.

W i e n , am 24. Mai 2022