

Gericht

BVwG

Entscheidungsdatum

26.11.2014

Geschäftszahl

W102 2000176-1

Spruch

W 102 2000176-1/23E

Im Namen Der Republik!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Werner Andrä als Vorsitzenden und die Richter Dr. Christian Baumgartner und Mag. Karl Thomas Büchele als Beisitzer über die Beschwerden von

der Marktgemeinde XXXX,

der Stadtgemeinde Fischamend

der Gemeinde XXXX,

der Marktgemeinde Schwadorf (1. bis 4. vertreten durch Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt Mag. Martina Breitenecker, Dr. Christine Kolbitsch, Dr. XXXX Vana, Taborstraße 10/2, 1020 Wien),

derXXXX, (vertreten durch XXXX),

XXXX

XXXX

XXXX

XXXX,

XXXX

XXXX (6. bis 11. vertreten durch Rechtsanwälte John & John, Dr. Günther R. John, Reichsratsstraße 17/15, XXXX),

XXXX

XXXX

XXXX (vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Heimo Jilek, Erzherzog-Johann-Straße 7, 8700 Leoben),

gegen den Bescheid der NÖ Landesregierung vom 03.05.2011, GZ RU4-U-263/045-2011, mit dem der ÖBB-Aktiengesellschaft (vormals ÖBB Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft) sowie dem Land Niederösterreich (beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, XXXX), die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens "Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60" erteilt wurde, sowie über den Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand der XXXX(vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Günther R. John, Reichsratsstraße 17/15, XXXX), zu Recht erkannt:

A)

I. Der Antrag der XXXX auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand sowie die Berufungen der XXXX und der XXXX werden zurückgewiesen. Die Beschwerde des XXXX wird, soweit sie über den Schutz vor Immissionen durch die Spange Götzendorf hinausgeht, zurückgewiesen. Die Beschwerden von XXXX, von XXXX, von XXXX, von XXXX, von XXXX werden, soweit sie sich nicht auf den Schutz des Eigentums sowie die Nichtbeeinträchtigung durch Lärmimmissionen beziehen, zurückgewiesen.

II. In Erledigung der Beschwerden der Marktgemeinde XXXX, der Stadtgemeinde Fischamend, der Gemeinde XXXX und der Marktgemeinde Schwadorf, der XXXX, sowie - soweit nicht vom Spruchpunkt A.I. erfasst - von XXXX, von XXXX, von XXXX, von XXXX, von XXXX und von XXXX wird folgende zusätzliche Auflage für den Bereich Lärmschutz vorgeschrieben:

Zusätzlich zu den gemäß der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) StF: BGBl. Nr. 415/1993 Änderung BGBl. II Nr. 362/2013 (VfGH) vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen sind diese auch im Einvernehmen mit den betroffenen Objekteigentümern herzustellen, wenn vor der Fassade von Schlafräumen Vorhabens bedingte Schallpegelspitzen (LA, Vmx gemessen 0,5 m vor dem offenen Fenster) von 70 dB und darüber zu erwarten sind oder im Zuge der Beweissicherung nachgewiesen werden sofern die durch den Schienenverkehr im Bestand verursachten Schallpegelspitzen (LA, Vmx gemessen 0,5 m vor dem offenen Fenster) nicht bereits höher sind.

Ansonsten werden diese Beschwerden abgewiesen.

III. Die im Genehmigungsbescheid enthaltenen, gemäß § 17 Abs. 6 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) vorgeschriebenen Fristen werden um jeweils vier Jahre verlängert.

B)

I. Die Revision gegen Spruchpunkt A.I. und A.III. ist gemäß Art 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht zulässig.

II. Die Revision gegen Spruchpunkt A.II. ist gemäß Art 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft), vertreten durch XXXX, beantragte mit Schriftsatz vom 30.12.2008 die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens "Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60" gemäß § 5 und § 17 UVP-G 2000. Gleichzeitig stellte das Land Niederösterreich, vertreten durch das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenbau (ST3), einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabensbestandteiles "Umfahrung Landesstraße B 60" gemäß §§ 5 und 17 UVP-G 2000.

Die NÖ Landesregierung als UVP-Behörde qualifizierte das Vorhaben als Infrastrukturprojekte im Sinne des Anhanges 1 Z 9 lit. b und Z 10 lit. a UVP-G 2000 und leitete eine Umweltverträglichkeitsprüfung ein. Im Dezember 2009 änderte die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft das Projekt. Diese Modifikationen (dokumentiert im Band 24, Ordner 40, des vorgelegten Verwaltungsaktes) betrafen eine Verschiebung des Gleises 8 im Bereich Ostbahn und die Anpassung des Rübenlagerplatzes, die Änderung der Bahngrundgrenzen bei der Park & Ride Anlage, eine Änderung des Begleitwegenetzes im Bereich des Flughafens und im Bereich der AWP-Querung. Aufgrund von Verbesserungsaufträgen erfolgten weitere Ergänzungen der Beschreibungen des Projektes (Band 23, Ordner 38 und 39, Band 25, Ordner 41 und 42) im Zeitraum Dezember 2009 bis Mai 2010.

Mit Edikt vom 17.06.2010 wurde im NÖ Kurier, in der NÖ Krone, im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, in den Amtlichen Nachrichten Niederösterreichs und den Amtstafeln gemäß § 44a iVm. § 44b des Allgemeinen

Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) und gemäß § 9 UVP-G 2000 der Antrag vom 30.12.2008 mit Beschreibung des Vorhabens sowie Zeit und Ort der möglichen Einsichtnahme kundgemacht. Der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen, inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), waren vom 17.06.2010 bis einschließlich 05.08.2010 in den Standortgemeinden Fischamend, XXXX, Schwadorf, XXXX, Trautmannsdorf an der Leitha und Götzendorf an der Leitha sowie beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, während der jeweiligen Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Außer XXXX und XXXX haben alle Berufungswerber und Berufungswerberinnen innerhalb der Ediktalfrist schriftliche Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Am 17.01.2011 und 18.01.2011 wurde von der UVP-Behörde eine mündliche Verhandlung unter Beiziehung aller Sachverständigen durchgeführt. Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 03.05.2011, GZ RU4-U-263/045-2011, wurde schließlich der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft sowie dem Land NÖ die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens "Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60" unter Setzung diverser Auflagen erteilt.

Gegen diesen Bescheid erhoben die Stadtgemeinde Fischamend, die Gemeinde XXXX, die Marktgemeinde XXXX und die Marktgemeinde Schwadorf als Standortgemeinden, sowie die XXXX" und folgende neun Personen rechtzeitig Berufung an den Umweltsenat: XXXX, XXXX, XXXX, XXXX, XXXX, XXXX und XXXX. Die Berufungswerberin XXXX beantragte zudem die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand.

Die NÖ Landesregierung nahm in ihrer Berufungsvorlage an den - damals zuständigen - Umweltsenat vom 18.07.2011, RU4-U-263/049-2011, zur Berufslegitimation Stellung und wies darauf hin, dass zwei Berufungswerberinnen, nämlich XXXX und XXXX, keine Einwendungen während der Auflagefrist erhoben und daher ihre Parteistellung verloren hätten. Bei den Berufungswerbern XXXX und XXXX sei mangels Übereinstimmung der Adressen, die zum Zeitpunkt der Einwendungen angegeben wurden, mit jenen, die zum Zeitpunkt der Berufungserhebung angeführt wurden, nicht nachvollziehbar, ob es sich bei den jeweiligen Berufungswerbern und Einwendern um dieselben Personen handle. Die weiteren berufungswerbenden Nachbarn und Nachbarinnen seien teilpräkludiert. Sie hätten bloß negative Auswirkungen auf die Wildökologie und die Jagdausübung und die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung verbunden mit der Frage der Entschädigung bei Nutzungerschwernissen geltend gemacht. Es bestehe kein subjektives "Recht auf Wildökologie" und die Geltendmachung von über die angeführten Einwendungen hinausgehenden subjektiven Rechten in der Berufung sei unzulässig.

Der Umweltsenat übermittelte die Berufungen und die Berufungsvorlage mit Schreiben vom 06.09.2011, US 3D/2011/17-3, den Parteien und gab ihnen Gelegenheit, innerhalb von zwei Wochen hierzu Stellung zu nehmen und eine mündliche Verhandlung zu beantragen.

Am 22.09.2011 brachten die Projektwerber eine Stellungnahme zu den Berufungen ein, in der die Zurück- bzw. die Abweisung der Berufungen beantragt wird. Dieser Stellungnahme ist auch eine "fachliche Stellungnahme" der "Planer und Fachgutachter" beigelegt. Die XXXX" begehrte in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2011, die UVP-Genehmigung für das Projekt "Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60" aufzuheben, eine gemeinsame UVP-Prüfung mit dem Projekt "dritte Piste" zu veranlassen und eine kumulierende Betrachtung aller den vorgenannten Wohnbereich belastender Lärmmissionen durch neue - vom bisherigen Verfahren unbefangener - Gutachter untersuchen zu lassen.

Ebenso nahmen die Standortgemeinden Stadtgemeinde Fischamend, Gemeinde XXXX, Marktgemeinde XXXX und Marktgemeinde Schwadorf mit Schreiben vom 18.10.2011 Stellung und hielten ihre Berufungsanträge aufrecht.

Nach Gewährung einer Fristerstreckung langte am 08.11.2011 ein Schriftsatz der im Spruch unter 6. bis 13. genannten Berufungswerber ein, in dem erstmals auch die Anberaumung einer mündlichen Berufungsverhandlung beantragt wird.

Mit Bescheiden vom 22.12.2011, US 3D/2011/17-16 und US 3D/2011/17-17, bestellte der Umweltsenat gemäß § 52 Abs. 2 AVG iVm § 12 UVP-G 2000 XXXX als nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Schalltechnik und XXXX als nichtamtliche Sachverständige für den Fachbereich Humanmedizin. Mit Schreiben vom 28.03.2012 wurden an diese beiden nichtamtlichen Sachverständigen konkrete gutachterliche Aufträge für das Berufungsverfahren erteilt.

Herr XXXX wurde um fachliche Stellungnahme in Form eines Ergänzungsgutachtens zur Klärung folgender Fragen ersucht: 1. Sind die in der Umweltverträglichkeitserklärung - UVE - gewählten Immissionspunkte zur

Beurteilung des Schalls auf den Menschen ausreichend und repräsentativ? 2.) Wie stellt sich die schalltechnisch relevante Ist-Situation (Bestandslärm) unter Berücksichtigung der vom bestehenden Flughafen Wien-Schwechat ausgehenden Immissionen dar? 3.) Wie stellen sich die Immissionen des Gesamtvorhabens dar?

Frau XXXX wurde ersucht, für den Fachbereich Umweltmedizin ergänzend folgende Fragen zu klären: 1.) Werden durch die in den Gutachten der Sachverständigen für Lärmschutz dargestellten (Gesamt-) Immissionen das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährdet? 2.) Ist zur Vermeidung solcher Auswirkungen die Anordnung von Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstiger Vorschriften erforderlich?

Im Zuge der Gutachtenserstellung identifizierte der schalltechnische Sachverständige weitere zur Erfüllung seines Auftrages notwendige Unterlagen. Mit Schreiben vom 06.12.2012 erging seitens des Umweltsenates eine entsprechende Aufforderung zur Vorlage dieser Unterlagen. Bis zum 28.02.2013 legten die Projektwerber die angeforderten Unterlagen vor. Wegen der Untrennbarkeit der angesprochenen Sachfragen wurden die Gutachten für Schalltechnik und Humanmedizin in wechselseitiger Absprache erstellt und langten beide im November 2013 beim Umweltsenat ein.

Diese beiden Gutachten und zusätzliche Unterlagen wurden vom Umweltsenat mit Schreiben vom 20.11.2013 den Parteien gemäß § 45 Abs. 3 AVG zur Kenntnis gebracht und ihnen Gelegenheit gegeben, dazu bis Jahresende Stellung zu beziehen.

In Folge des Überganges der Zuständigkeiten des Umweltsenates auf das Bundesverwaltungsgericht wurde der Verfahrensakt vom Umweltsenat mit Schreiben vom 30.12.2013 dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt.

Für die Projektwerber wurde noch seitens des Umweltsenates und für die Berufungswerber wurde seitens des Bundesverwaltungsgerichtes die Frist zur Stellungnahme zu den beiden Gutachten der Fachbereiche Schalltechnik und Umweltmedizin erstreckt.

Der Verein XXXX" hat mit Schreiben vom 21.12.2013 und der Ergänzung vom 31.12.2013 Stellung bezogen und nochmals ersucht, den Genehmigungsbescheid aufzuheben und die vom Verein zum Projekt eingebrachten Vorschläge zur umweltverträglichen Ausführung zu berücksichtigen.

Die Projektwerber haben in ihrer Stellungnahme vom 21.02.2014 den Antrag gestellt, die Beschwerden als unbegründet abzuweisen und den angefochtenen Bescheid, allenfalls unter Ausweitung des Beweissicherungsprogrammes, zu bestätigen. Es wurde auch angeregt, die gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 vorgeschriebenen, im Genehmigungsbescheid enthaltenen, Fristen um die Dauer des Berufungsverfahrens zu verlängern.

Insgesamt sechs Berufungswerber, nämlich XXXX, XXXX, XXXX, XXXX haben in einer gemeinsamen Stellungnahme vom 31.03.2014 kundgetan, dass die bisherigen Berufungsanträge vollinhaltlich aufrecht gehalten werden.

Mit Schreiben vom 01.10.2014 haben die Standortgemeinden gemeinsam ergänzend zur Vorbereitung der am 17.10.2014 stattfindenden mündlichen Verhandlung u.a. vorgebracht, dass seitens der ÖBB offenbar kein Interesse an der Umsetzung des Projekts bestehe und das öffentliche Interesse der Gemeinden an der örtlichen Raumplanung ohne Blockade durch Freihalteflächen betont.

Am 17.10.2014 hat die öffentliche mündliche Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht stattgefunden.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat über die Beschwerden erwogen:

II.1. Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

Gemäß Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG i.d.F. der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, i. V.m. Z 26 der Anlage zu diesem Bundesgesetz wurde der Umweltsenat mit 01.01.2014 aufgelöst. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31.12.2013 bei diesem anhängigen Verfahren wurde den Verwaltungsgerichten übertragen.

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG i.V.m. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 i. d.F. BGBl. I Nr. 95/2013 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht. Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter,

sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 liegt Senatszuständigkeit vor.

Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG geregelt (§ 1). Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung - BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes - AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 - DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

II.2. Rechtsgrundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. Nr. 679/1993, idF. BGBl. I Nr. 14/2014

§ 2 Abs. 2 UVP-G 2000 lautet:

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

§ 3 Abs. 1 bis 3 UVP-G 2000 lautet:

(1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das beantragte Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25% des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

§ 5 Abs. 1 UVP-G 2000 lautet:

(1) Der Projektwerber/die Projektwerberin eines Vorhabens, für das gemäß §§ 3 oder 3a eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hat bei der Behörde einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die

Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Projektunterlagen, die nach Auffassung des Projektwerbers/der Projektwerberin Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse enthalten, sind besonders zu kennzeichnen.

§ 6 Abs. 1 Ziffer 1 bis 6 UVP-G 2000 lautet:

(1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

1. Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang, insbesondere:

a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens einschließlich des Bedarfs an Grund und Boden während des Bauens und des Betriebes;

b) Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Produktions- oder Verarbeitungsprozesse, insbesondere hinsichtlich Art und Menge der verwendeten Materialien;

c) Art und Menge der zu erwartenden Rückstände und Emissionen (Belastung des Wassers, der Luft und des Bodens, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung usw.), die sich aus der Verwirklichung und dem Betrieb ergeben;

d) die durch das Vorhaben entstehende Immissionszunahme;

e) Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 Emissionszertifikate-gesetz) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes;

Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;

f) Bestanddauer des Vorhabens und Maßnahmen zur Nachsorge sowie allfällige Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle.

2. Eine Übersicht über die wichtigsten anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten.

3. Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören.

4. Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, infolge

a) des Vorhandenseins des Vorhabens,

b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen,

c) der Emission von Schadstoffen, der Verursachung von Belästigungen und der Art, Menge und Entsorgung von Abfällen

sowie Angaben über die zur Abschätzung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden.

5. Beschreibung der Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen.

6. Eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Informationen gemäß Z 1 bis 5.

§ 9 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

(1) Die Behörde hat der Standortgemeinde eine Ausfertigung des Genehmigungsantrages, der im § 5 Abs. 1 genannten Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln. Diese sind bei der Behörde und bei der Gemeinde mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. § 44b Abs. 2 zweiter bis vierter Satz AVG sind anzuwenden.

(2) Bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, ist es zulässig, die in Abs. 1 genannten Unterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen.

(3) Die Behörde hat das Vorhaben gemäß § 44a Abs. 3 AVG mit der Maßgabe kundzumachen, dass die Kundmachung statt in zwei Tageszeitungen auch im redaktionellen Teil einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung und einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung erfolgen kann. Diese Kundmachung hat jedenfalls zu enthalten:

1. den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens,
2. die Tatsache, dass das Vorhaben Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist, welche Behörde zur Entscheidung zuständig ist, die Art der möglichen Entscheidung und, falls zutreffend, dass voraussichtlich ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren nach § 10 durchzuführen ist,
3. Ort und Zeit der möglichen Einsichtnahme und
4. einen Hinweis auf die gemäß Abs. 5 jedermann offen stehende Möglichkeit zur Stellungnahme und darauf, dass XXXXgemäß § 19 Partei- oder Beteiligtenstellung haben.

Der Termin der mündlichen Verhandlung (§ 16) kann in einem mit dem Vorhaben kundgemacht werden.

(4) Zusätzlich zur Kundmachung nach Abs. 3 hat die Behörde das Vorhaben auch im Internet kundzumachen. Der Kundmachung sind jedenfalls eine Kurzbeschreibung des Vorhabens und die Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung gemäß § 6 Abs. 1 Z 6 anzuschließen. Die im Internet veröffentlichten Daten sind bis zur Rechtskraft des verfahrensbeendenden Bescheides online zu halten.

(5) Jedermann kann innerhalb der Auflagefrist gemäß Abs. 1 zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.

§ 12 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

(1) Für Vorhaben der Spalte 1 des Anhanges 1 hat die Behörde Sachverständige der betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens zu beauftragen. Im Umweltverträglichkeitsgutachten sind auch abweichende Auffassungen von mitwirkenden Sachverständigen festzuhalten.

(2) Die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen ist auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden.

(3) Kosten, die der Behörde bei der Durchführung der Verfahren nach diesem Bundesgesetz erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige oder Koordinatoren/Koordinatorinnen, sind vom Projektwerber/von der Projektwerberin zu tragen. Die Behörde kann dem Projektwerber/der Projektwerberin durch Bescheid auftragen, diese Kosten nach Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit durch die Behörde, direkt zu bezahlen.

§ 17 UVP-G 2000 lautet:

(1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. 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. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

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,
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

....

(6) 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 Berufungsverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18 b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

§ 19 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

(1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;
2. die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, soweit ihnen nicht bereits nach Z 1 Parteistellung zukommt;
3. der Umweltanwalt gemäß Abs. 3;
4. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959;
5. Gemeinden gemäß Abs. 3;
6. XXXX gemäß Abs. 4, ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Abs. 2) und

7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden.

(2) Im vereinfachten Verfahren können XXXX gemäß Abs. 4 als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht am Verfahren teilnehmen.

(3) Der Umweltanwalt, die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können, haben im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20 Parteistellung. Sie sind berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(4) Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (XXXX) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

(5) Vertreter/in der XXXX ist die in der Unterschriftenliste als solche bezeichnete Person, mangels einer solchen Bezeichnung die in der Unterschriftenliste an erster Stelle genannte Person. Der Vertreter/die Vertreterin ist auch Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982. Scheidet der Vertreter/die Vertreterin aus, so gilt als Vertreter/in der XXXX die in der Unterschriftenliste jeweils nächstgerierte Person. Der Vertreter/die Vertreterin kann mittels schriftlicher Erklärung an die Behörde durch eine/n andere/n ersetzt werden. Eine solche Erklärung bedarf der Unterschrift der Mehrheit der XXXX.

§ 24 f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

(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.

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF. BGBl I Nr. 161/2013

§ 13 Abs. 3 AVG lautet:

(3) Mängel schriftlicher Anbringen ermächtigen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels innerhalb einer angemessenen Frist mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

§ 42 Abs. 3 AVG lautet:

(3) Eine Person, die glaubhaft macht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und die kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, kann binnen zwei Wochen nach dem Wegfall des Hindernisses, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache bei der Behörde Einwendungen erheben. Solche Einwendungen gelten als rechtzeitig erhoben und sind von jener Behörde zu berücksichtigen, bei der das Verfahren anhängig ist.

§ 44a AVG lautet:

(1) Sind an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt, so kann die Behörde den Antrag oder die Anträge durch Edikt kundmachen.

(2) Das Edikt hat zu enthalten:

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

(3) Das Edikt ist im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" zu verlautbaren. Ist in den Verwaltungsvorschriften für die Kundmachung der mündlichen Verhandlung eine besondere Form vorgesehen, so ist der Inhalt des Edikts darüber hinaus in dieser Form kundzumachen; im Übrigen kann die Behörde jede geeignete Form der Kundmachung wählen. In der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner ist die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.

§ 44b AVG lautet:

(1) Wurde ein Antrag durch Edikt kundgemacht, so hat dies zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. § 42 Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Der Antrag, die Antragsunterlagen und die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen sind, soweit sie nicht von der Akteneinsicht ausgenommen sind, während der Einwendungsfrist bei der Behörde und bei der Gemeinde zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Beteiligten können sich hievon Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen. Soweit die Behörde die die Sache betreffenden Akten elektronisch führt, kann den Beteiligten auf Verlangen die Akteneinsicht in jeder technisch möglichen

Form gewährt werden. Erforderlichenfalls hat die Behörde der Gemeinde eine ausreichende Anzahl von Kopien oder Ausdrucken zur Verfügung zu stellen.

Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG, BGBl. I Nr. 33/2013 idF. BGBl. I Nr. 122/2013

§ 24 Abs. 1 VwGVG lautet:

Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

§ 33 Abs. 1 VwGVG lautet:

Wenn eine Partei glaubhaft macht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis - so dadurch, dass sie von einer Zustellung ohne ihr Verschulden keine Kenntnis erlangt hat - eine Frist oder eine mündliche Verhandlung versäumt und dadurch einen Rechtsnachteil erleidet, so ist dieser Partei auf Antrag die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu bewilligen. Dass der Partei ein Verschulden an der Versäumung zur Last liegt, hindert die Bewilligung der Wiedereinsetzung nicht, wenn es sich nur um einen minderen Grad des Versehens handelt.

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV) StF: BGBl. Nr. 415/1993 Änderung BGBl. II Nr. 362/2013 (VfGH)

§§ 2 und 4 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV lauten auszugsweise:

§ 2 (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.

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

1. für die Tagzeit

- 60 dB, wenn $L_r = 50$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn 50 dB = $L_r = 55$ dB, sowie
- 65 dB, wenn $L_r = 55$ dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r = 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn 40 dB = $L_r = 45$ dB, sowie
- 55 dB, wenn $L_r = 45$ dB.

II.3. Zum Umfang der Parteienrechte

Im gegenständlichen Verfahren liegen Beschwerden von Parteien vor, denen im Verfahren unterschiedliche Rechte zukommen.

Die Standortgemeinden sind gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

XXXX sind gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 als Partei berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Die Parteistellung der Nachbarn und Nachbarinnen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 setzt eine mögliche persönliche Betroffenheit voraus. Das räumliche Naheverhältnis zum Vorhaben wird durch den möglichen Immissionsbereich bestimmt. Den Nachbarn und Nachbarinnen kommen die durch § 17 Abs. 3 iVm. § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zu. Sie können daher zulässiger Weise einwenden, dass sie durch ein Vorhaben persönlich gefährdet oder belästigt oder, dass ihre dinglichen Rechte gefährdet würden (VwGH 10.09.2008, 2008/05/0009). Aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 22.09.2010, 2010/06/0262,026, ergibt sich ferner, dass dem UVP-G 2000 der Standpunkt zugrunde liegt, dass öffentliche Interessen im Verfahren nur von Parteien geltend gemacht werden können, denen dies als subjektives Recht ausdrücklich zugestanden ist. Nachbarn und Nachbarinnen können daher keine öffentlichen Interessen geltend machen.

Das Mitspracherecht der Parteien mit Ausnahme der Standortgemeinden ist grundsätzlich davon abhängig, dass sie rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, also nicht präkludiert sind. Wenn ein Antrag durch Edikt kundgemacht wurde, so hat dies gemäß § 44b Abs. 1 AVG zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Rechtzeitig ist eine Einwendung dann, wenn sie während der im Edikt dafür festgesetzten Frist erhoben wird.

II.4. Zur Zulässigkeit der Beschwerden und eines Antrages auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

II.4.1. Beschwerden der Standortgemeinden

Die von den Standortgemeinden Marktgemeinde XXXX, Stadtgemeinde Fischamend, Gemeinde XXXX und Marktgemeinde Schwadorf gemeinsam erhobene Beschwerde ist rechtzeitig und zulässig.

II.4.2. Beschwerde der XXXX

Als Beschwerdeführerin ist die XXXX - aufgetreten, deren Parteistellung gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 zu prüfen ist. Aus dem Genehmigungsbescheid ergibt sich, dass die XXXX rechtzeitig Einwendungen während der Ediktfrist erhoben hat. In den Verwaltungsakten findet sich ein Aktenvermerk von XXXX vom 31.08.2010, wonach 401 gültige Unterschriften für die XXXX von Bürgerinnen und Bürgern aus der Gemeinde XXXX abgegeben wurden. Diese Unterschriften (mit Namen, Adressen und Datum) wurden auch jeweils unter den begründeten Einwand gegen das Vorhaben gesetzt. Vor dem Hintergrund, dass weder die Behörde noch die Projektwerber die wirksame Gründung der XXXX(BI) bestreiten, gibt es keinen Anhaltspunkt, die wirksame Entstehung der XXXX in Zweifel zu ziehen. Es ist davon auszugehen, dass die genannte BI rechtmäßig zustande gekommen ist. Daher war XXXX berechtigt, die Beschwerde zu erheben. Diese wurde auch rechtzeitig eingebracht.

II.4.3. Beschwerde von XXXX

Gemäß § 44 Abs. 1 AVG verlieren bei Kundmachung des Antrags durch Edikt jene Personen ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Von der genannten Berufungswerberin wurden innerhalb der Frist keine Einwendungen erhoben. In einem ergänzenden Vorbringen vom 22.06.2011 macht sie geltend, dass in den Ämtern der Standortgemeinden XXXX, XXXX und Götzensdorf teilweise Unterlagen, nämlich ein "Schnellhefter mit einem Gesamtanlageverzeichnis, Wegweisern und der allgemein verständlichen UVE-Zusammenfassung" fehlten. Dies verstoße gegen §§ 9 iVm. 6 UVP-G 2000, weil gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 die Behörde der Standortgemeinde eine Ausfertigung des Genehmigungsantrages, der im § 5 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Unterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung zu übermitteln habe. Gemäß § 6 Abs. 1 UVP-G 2000 sei die "allgemein verständliche Zusammenfassung der Informationen gemäß Z 1 bis 5" notwendiger Bestandteil der Umweltverträglichkeitserklärung. Die Nichtaufgabe dieser allgemein verständlichen Zusammenfassung der Informationen in den Ämtern der Standortgemeinden XXXX, XXXX und Götzensdorf behafte die durch Edikt kundgemachte Auflage mit Gesetzeswidrigkeit.

Soweit die Beschwerdeführerin damit vorbringen will, dass sie dieser Mangel zur weiteren Verfahrensbeteiligung berechtigt, ist sie nicht im Recht. Aus § 44a AVG ergibt sich, dass ausschließlich vom Edikt selbst, das gemäß § 44a Abs. 3 erster Satz AVG verlautbart worden ist, Rechtswirkungen ausgehen (siehe auch die erläuternden Bemerkungen zur AVG-Novelle 1998, 1167 BlgNR, XX.GP; US 24.07.2006, 9B/2006/9-9, Eberndorf). Voraussetzung für den Eintritt der an das Edikt gebundenen Präklusion ist, dass dieses einen präzisen, dem § 44b Abs. 1 AVG entsprechenden Hinweis auf die Präklusionsfolgen hat (siehe auch Hengstschläger/Leeb, AVG § 44a Rz 12). Eine gesetzeswidrige § 44b Abs. 1 AVG verfehlende Formulierung des Hinweises im Edikt hat zur Folge, dass die Präklusion der Parteien nicht eintreten kann (VwGH 20.04.2004, 2003/06/0099).

In keiner der Beschwerden wird vorgebracht, dass dem Edikt der Mangel eines unpräzisen Hinweises auf die Präklusionsfolgen anhafte.

Im vorliegenden Fall enthält das Edikt folgende Formulierung:

"Ab 17.06.2010 bis einschließlich 05.08.2010 besteht die Möglichkeit für jedermann schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen zum Vorhaben...einzubringen. Wird, wie gegenständlich, ein Antrag durch Edikt kundgemacht, so hat dies zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig, also ab 17.06.2010 bis einschließlich 05.08.2010, bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben (§ 44b AVG)".

Es ist also klar erkennbar, dass eine Parteistellung nur soweit erhalten bleibt, als Einwendungen fristgerecht erhoben wurden. Die Kundmachung ist in Übereinstimmung mit § 44a AVG erfolgt. Rechtlich irrelevant für den Eintritt der Präklusionsfolgen ist, ob die öffentliche Auflage rechtskonform erfolgte.

Da von XXXX innerhalb der Frist keine Einwendungen erhoben wurden, hat sie ihre Parteistellung verloren und ist ihre Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen.

II.4.4. Antrag auf Wiedereinsetzung und Beschwerde von XXXX

In der Beschwerde von XXXX der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, "insbesondere durch Anerkennung des von XXXX auch für XXXX eingebrachten Einspruchs" gestellt. Dieser Antrag wird damit begründet, dass XXXX seine Ehefrau XXXX ständig bei der Wahrnehmung ihrer Interessen als Liegenschaftseigentümerin und Jagdausübungs-berechtigte vertrete. Auch in einer Besprechung vom 04.03.2011 mit XXXX und XXXX sei die Vertretung für XXXX zur Kenntnis genommen worden. XXXX sei aufgrund einer "abschlägigen Beurteilung des Ersuchens ...auf Akteneinsicht beim Amt der NÖ Landesregierung am 16.06.2011 vor Ort" bekannt geworden, dass bei Einbringung des Einspruchs durch XXXX offenkundig auf das Vertretungsverhältnis nicht hingewiesen worden sei. Es handle sich dabei um ein unvorhergesehenes und unabwendbares Ereignis, an der sie kein oder nur ein milderer Grad des Versehens treffe.

Dazu hält das Bundesverwaltungsgericht fest, dass im Verwaltungsakt eine von XXXX unterschriebene Stellungnahme vom 29.07.2010 vorliegt. Darin tritt dieser als Jagdausübungsberechtigter nach dem NÖ Jagdgesetz auf. Ein Hinweis auf XXXX findet sich darin ebenso wenig wie in den beiden E-mails vom 04.07.2010 von XXXX an XXXX vom 16.06.2011. Niederschriften über weitere Besprechungen, an denen XXXX beteiligt gewesen sein soll, sind im Verwaltungsakt nicht zu finden. Die angebliche Besprechung vom 04.03.2011 wäre überdies nicht mit einem Vertreter der Behörde, sondern mit dem Projektwerbervertreter XXXX durchgeführt worden.

Wie bereits ausgeführt, hat die NÖ Landesregierung als UVP-Behörde das gegenständliche Vorhaben in Übereinstimmung mit den diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften durch Edikt unter Erfüllung aller Formerfordernisse kundgemacht.

Sowohl die Behörde erster Instanz - als auch XXXX selbst - gehen davon aus, dass XXXX keine Einwendung im eigenen Namen innerhalb der mit Edikt bekannt gegebenen Frist erhoben hat. Die Rechtsfolge war der Verlust ihrer Parteistellung gemäß § 44b Abs. 1 AVG.

Der von der Beschwerdeführerin gestellte Antrag auf Wiedereinsetzung "durch Anerkennung" des vom Ehemann auch für sie "eingebrachten Einspruchs" ist seinem Wortlaut nach zunächst wohl nur auf die Wiedereinsetzung gegen die Versäumung der Berufungsfrist gegen den Genehmigungsbescheid gerichtet. Es kann jedoch aus der gegenständlichen Beschwerde auch geschlossen werden, dass beabsichtigt war, mit diesem Antrag auch die Wiedereinsetzung gegen die Versäumung der Frist zur Erhebung von Einwendungen anzustreben. Die Rechtsgrundlage dafür wäre für Personen ohne aufrechte förmliche Parteistellung § 42 Abs. 3

AVG, welche gemäß § 44b Abs. 1 AVG bei mittels Edikt kundgemachten Großverfahren sinngemäß anzuwenden ist.

Nun setzt aber § 42 Abs. 3 AVG neben der Glaubhaftmachung der Verhinderung durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis voraus, dass die Person, die kein Verschulden oder nur ein minderer Grad des Versehens trifft, die versäumten Einwendungen binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache bei der Behörde erhebt.

Keine dieser Voraussetzungen trifft hier zu. Die Antragstellerin wurde - ihren eigenen Angaben zu Folge - bereits am 16.06.2011 anlässlich der verweigerten Akteneinsicht davon in Kenntnis gesetzt, dass für sie keine Einwendungen erhoben worden waren. Spätestens dann hat die zweiwöchige Frist zur Erhebung von Einwendungen gemäß § 42 Abs. 3 AVG zu laufen begonnen. Diese ist ungenützt abgelaufen. Die Einwendungen wurden nicht binnen zwei Wochen nach Wegfall des behaupteten Hindernisses eingebracht. Im Übrigen konnte auch kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis im Sinne des § 42 Abs. 3 AVG glaubhaft gemacht werden. Daraus folgt, dass auch die "Quasi-Wiedereinsetzung" nach § 42 Abs. 3 AVG nicht zulässig war.

Eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand ist auch auf der Grundlage des § 33 VwGVG unzulässig, da hier das Vorliegen einer aufrechten förmlichen Parteistellung vorausgesetzt wird. Der Antrag von XXXX auf Wiedereinsetzung gegen die Versäumung der Berufungsfrist ist daher ebenso wie deren Beschwerde gegen den Bescheid als unzulässig zurückzuweisen.

II.4.5. Beschwerde von XXXX

In der Berufungsvorlage an den Umweltsenat wird von der belangten Behörde geltend gemacht, dass beim Beschwerdeführer XXXX XXXX (Einwender XXXX XXXX)" nicht nachvollziehbar sei, ob es sich um dieselbe Person handle. Aus einer Abfrage im Zentralen Melderegister - ZMR ergibt sich, dass XXXX seinen Hauptwohnsitz in der XXXX und seinen Arbeitsplatz in der XXXX, hat. Herr XXXX ist demnach Nachbar im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000.

XXXX beantragte in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 04.08.2010, "im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung auch die Abzweigung und die Streckenführung nach Wampersdorf, Verbindung zur Südbahnstrecke zu berücksichtigen. Es sei damit zu rechnen, dass nach einer Anbindung der Götzendorfer Spange an die Südbahn die Zugfrequenz erheblich höher sein werde als die jetzt diskutierte. Ferner äußerte er sich als Jagdausübungsberechtigter detailliert zum Fachbeitrag "Wildökologie und Jagdwirtschaft" des Einreichprojekts, verfasst von XXXX und XXXX (Ausfertigung A EZ 1301). Insbesondere rügte XXXX, dass sich der Fachbeitrag auf veraltete Daten stütze, der Fernwechsel für Rotwild sei falsch eingeschätzt worden. Die Wildunterführungen seien zu wenig hoch und zu wenig breit geplant, die Zäunung sei auf der gesamten Länge zu gewährleisten. Die Bewertungen und daraus gezogenen Schlussfolgerungen seien falsch. Es sei weiters eine Entschädigung für die Verschlechterung und Kalamitäten bei der Jagdausübung während der Bauphase vorzusehen.

Die Behörde ordnete diese Einwendungen der Kategorie "Forst-, Jagd-, und Fischereiwirtschaft" zu (siehe Punkt 2.1., S 162 des bekämpften Bescheides). Die gemeinsam mit XXXX eingebrachte Beschwerde bezieht sich neben dem allgemeinen Hinweis, dass im Verfahren nicht ausreichend auf die Einwendungen eingegangen worden sei, inhaltlich in Punkt 1.1. bis 1.3. weitgehend auf die Verletzung von Rechten der XXXX Hinsichtlich XXXX wird ausgeführt, dass er als "Bewohner des Hauses" von XXXX "auch persönlich durch das Projekt als Anrainer massiv betroffen sei, ...insbesondere aufgrund der erheblichen Erhöhung der Zugfrequenz und der daraus zu erwartenden extremen Lärmbelastigung". Im Übrigen ist die Beschwerde weitgehend identisch mit jener der Beschwerdeführer XXXX, XXXX, XXXX, XXXX und XXXX.

In den Beschwerden relevieren alle genannten Beschwerdeführer die Verletzung des rechtlichen Gehörs und Verfahrensmängel, insbesondere aufgrund der "völlig verfehlten Klassifizierung der Einwendungen des Berufungswerbers unter "Forst-, Jagd-, und Fischereiwirtschaft" und "Landwirtschaft" anstelle von "Lärmschutz" und "Raumordnung und Landschaftsbild". Ein weiterer Verfahrensmangel liege darin, dass die Behörde am 07.01.2009 einen Verbesserungsauftrag erteilt habe. Trotz Nichteinhaltung der Verbesserungsfrist sei das Verfahren fortgesetzt worden. Ein für die ÖBB-Infrastruktur AG eingebrachter Fristerstreckungsantrag vom 27.04.2010 sei von einer nicht vertretungsbefugten Person gestellt worden und hätte von der Behörde nicht beachtet werden dürfen. Obwohl die Projektwerber am 18.12.2009 eine "substanzielle Antragsänderung" eingebracht hätten, habe die Behörde im Juni 2010 lediglich den Antrag vom 30.12.2008 verschickt, sodass die Antragsänderung "als nicht entsprechend publiziert" gelte. Ferner sei, wie aus einer E-Mail vom 05.07.2010 hervorgehe, ein Schnellhefter mit dem Gesamteinlagenverzeichnis, Wegweiser und die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung nicht ordnungsgemäß in den Ämtern der

Standortgemeinden XXXX, XXXX und Götzendorf aufgelegt gewesen. Obwohl in einem Schreiben vom 13.12.2010 darauf hingewiesen worden sei, dass das Rohrleitungsgesetz nicht berücksichtigt worden sei, sei es zu keinen Gutachtensergänzungen gekommen. Schließlich habe die ÖBB-Infrastrukturgesellschaft mit E-Mail vom 22.06.2011 die Herausgabe des bereits im Entwurf erstellten Bewertungsgutachtens verweigert.

Zum Beschwerdegrund "mangelnde Begründung" wird ausgeführt, dass eine "mit rechtsstaatlichen Prinzipien in Einklang zu bringende (...), ausreichende (...) Erörterung des Projekts" nicht stattgefunden hätte, weil in den Stellungnahmen der Sachverständigen aus verschiedenen Bereichen, von Abfallchemie bis Verkehrstechnik, im Wesentlichen Stehsätze verwendet worden wären. Weitere Vorbringen betreffend behauptete Unzulänglichkeiten bei Auflagen aus den Fachbereichen Lärmschutz, Altlasten, Abwassertechnik und Wasserbautechnik, Bautechnik sowie Deponietechnik und des Lärmschutzgutachtens. Unter dem Beschwerdegrund "unrichtige rechtliche Beurteilung" wird bemängelt, dass eine Kumulierung der Lärmeinwirkungen vorzunehmen sei, dass öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens nicht ausreichend begründet sei und § 44b AVG verfassungswidrig sei.

Dazu hält das Bundesverwaltungsgericht Folgendes fest:

Öffentliche Interessen können im Verfahren nach dem UVP-G 2000 nur von Parteien geltend gemacht werden, denen dies als subjektives Recht ausdrücklich zugestanden ist (VwGH vom 22.12.2010, 2010/06/0262,026). Aus § 44 b Abs. 1 AVG betreffend die Präklusion im Großverfahren ergibt sich weiters in gleicher Weise wie aus § 42 Abs. 1 AVG, dass das Bundesverwaltungsgericht durch die eingetretene Präklusion auf die Prüfung im Rahmen rechtzeitig erhobener Einwendungen beschränkt ist, da durch diese der Prüfungsbereich endgültig abgesteckt worden ist (siehe auch VwGH vom 15.09.2009, 2008/06/0005). Wegen dieses von vornherein beschränkten und durch die Präklusion weiter begrenzten Mitspracherechts können Nachbarn auch Verfahrensmängel nur so weit geltend machen, als sie dadurch in der Verfolgung ihrer noch geltend zu machenden subjektiv-öffentlichen Rechte beeinträchtigt werden (VwGH vom 17.06.1986, 84/05/0009; 15.12.1987, 84/05/0043; 13.02.1992, 90/06/0108).

Bei großzügiger Auslegung des Begriffs von Einwendungen kann dem "Antrag" im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung, "auch die Abzweigung und die Streckenführung nach Wampersdorf Verbindung zur Südbahnstrecke zu berücksichtigen", da damit zu rechnen sei, dass nach einer Anbindung der Götzendorfer Spange an die Südbahn die Zugfrequenz erheblich höher sein werde als die jetzt diskutierte Frequenz, so verstanden werden, dass er sich gegen Immissionen wendet, die durch eine "erhöhte Zugfrequenz" bewirkt werden. Insoweit kann die Beschwerde als rechtzeitig und zulässig gewertet werden.

Die mangels subjektiv-öffentlicher Rechte ohnedies unzulässigen Einwendungen betreffend Wildökologie und der zivilrechtliche Entschädigungsanspruch wurden in der Beschwerde nicht aufrechterhalten. Soweit die Beschwerde des XXXX über den Schutz vor Immissionen durch die Spange Götzendorf hinausgeht, ist diese zurückzuweisen.

II.4.6. Beschwerden der XXXX, XXXX, XXXX, XXXX und XXXX

In der Berufungsvorlage an den Umweltsenat wurde von der Behörde Zweifel an der Identität des Beschwerdeführers "XXXX, XXXX, XXXX (Einwender Ing. XXXX, XXXX, XXXX)" aufgeworfen. Dabei wird übersehen, dass sowohl XXXX, XXXX, XXXX, geb. XXXX, als auch Ing. XXXX, XXXX, XXXX, geb. XXXX Einwendungen erhoben haben.

Der am XXXX geborene Beschwerdeführer XXXX, 2431 XXXX, XXXX, ist Miteigentümer von landwirtschaftlichen Grundstücken in XXXX. Als im Immissionsbereich dinglich Berechtigter ist er jedenfalls als Nachbar im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 zu betrachten. Dass sein Name in der Liste der "Vorbringen Beteiligter" (Seite 161 des bekämpften Bescheides) unter "XXXX, XXXX, XXXX" aufscheint, ändert nichts an seiner Parteistellung. Da keine Person mit dem Namen "XXXX" in XXXX gemeldet ist und auch keine Person mit diesem Namen Einwendungen erhoben hat, handelt es sich offensichtlich um ein Versehen. Die Beschwerde des Herrn XXXX, XXXX, XXXX, geb. XXXX, ist daher zulässig.

Mit einer gemeinsam als Eigentümer von Grundstücken in der Gemeinde

XXXX verfassten Einwendung vom 30.07.2010 relevierten XXXX, XXXX, XXXX, XXXX, XXXX und andere, dass in ihre "verfassungsrechtlich geschützten Grundrechte (Eigentumsrecht, Erwerbsausübungsfreiheit) eingegriffen" werde. Die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens zerstöre landwirtschaftliche Betriebe, die über Jahre mühevoll aufgebaut worden seien. Bei der Planung werde weder Rücksicht auf die Erhaltung der Natur noch auf die Erhaltung der Betriebe genommen. Allein durch die Änderung des Planes um wenige Meter könnte die Natur und ein Teil der Betriebe gerettet werden. Sie forderten daher, "den Verlauf der Bahntrasse um

ca. 300 m nach Westen, in Richtung Flughafenareal zu verlegen". Für den Bau würden weiters Millionen an Steuergeldern ausgegeben. Die Verlegung wäre kostengünstiger, weil weniger Überfahrten für die landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge notwendig wären. Der Plan sehe eine komplette Zerschneidung von Feldgrundstücken vor. Durch den dadurch gesteigerten Kosten- und Zeitaufwand werde die Bearbeitung unrentabel gemacht. Eine Trassenverlegung verbessere die Lebensqualität für die Einwohner von XXXX auf Grund der geringeren Lärmbelastung. Außerdem würden "Umwelt und Jagd weniger in Mitleidenschaft gezogen werden....Durch den Bau des Flughafens wurde das Jagdgebiet von XXXX bereits einmal zerschnitten und der Lebensraum der Wildtiere ...eingeschränkt, durch den Bau der Spange Götzendorf würde ein Großteil des Lebensraumes der Tiere weiter zerstört werden. Der Flughafen bildet eine künstliche Habitatsgrenze für das Wild, durch den Bau der Spange unmittelbar daneben, würde die Gefahr für das Wild entschärft werden. ...Auf allen europäischen Flughäfen verlaufen die Flugpisten parallel, beschließt die Flughafen Wien AG den Bau einer dritten bzw. vierten Piste, wird die

2. Piste aufgelassen werden, da sich die 2. Piste mit der 1. Piste kreuzt. Somit ist eine Verlegung der Bahntrasse möglich."

Die Behörde ordnete diese Einwendungen den Kategorien "Forst-, Jagd- und Fischerei" sowie "Landwirtschaft" zu (Siehe Punkt 2.1., Seite 160 und 161 des bekämpften Bescheides).

Wie bereits dargestellt, sind diese Beschwerden inhaltlich weitgehend ident mit jener des XXXX. Ergänzend wird ausgeführt, dass mit der Forderung in der Einwendung vom 30.07.2010, die Trasse um 300 m Richtung Westen zu verlegen, gewährleistet werden sollte, dass die "optisch wenig ansprechende Bahntrasse und die projektierte Landesstraße vom OrtXXXX nicht mehr sichtbar" seien. Darüber hinaus sei mit dieser Einwendung verbunden gewesen, durch einen weiteren Abstand zum Gemeindegebiet XXXX eine Lärmreduktion zu erreichen. Mit dieser Einwendung habe sich die belangte Behörde nicht ausreichend auseinander gesetzt.

Die Bestimmung des § 44b Abs. 1 AVG selbst trifft ebenso wie § 42 AVG keine Aussage zum Begriff der Einwendung, sondern setzt ihn voraus. Nach herrschender Lehre und Judikatur ist unter einer "Einwendung" die Behauptung zu verstehen, durch die Genehmigung eines Projekts in seinen subjektiven Rechten verletzt zu sein. Die Einwendung muss sich auf ein öffentliches Recht beziehen. Die Geltendmachung von privatrechtlichen Ansprüchen vermag den Eintritt der Präklusion nicht zu verhindern. Die Einwendung muss sich zudem auf ein öffentliches Recht beziehen, aus welchem der Einwender seine Parteistellung ableitet und das dem Einwender gemäß materiellrechtlicher Vorschriften auch tatsächlich zusteht. Das konkrete objektiv-öffentliche Recht, dessen Verletzung behauptet wird, d.h. welcher Art dieses Recht ist, muss aus der Einwendung jedenfalls erkennbar sein (Hengstschläger/Leeb aaO; § 42 Rz 32f mwN aus Lehre und Rechtsprechung; siehe auch die Entscheidung des Umweltsenates vom 08.09.2005, US 4B/2005/1 - 49 Windpark Marchfeld Nord).

Die bloße und sehr allgemein gehaltene Behauptung in der schriftlichen Stellungnahme vom 30.07.2010, das Vorhaben berücksichtige nicht die Erhaltung der Natur bzw. es sei ihr Eigentum an den Grundstücken gefährdet, weil die Jagdausübung auf diesen vereitelt oder der Lebensraum der Wildtiere eingeschränkt werde, lässt nicht erkennen, an welchen subjektiven Rechten die Beschwerdeführerin und der Beschwerdeführer sich verletzt erachten. Im Übrigen hätte diese Einwendung eine Verletzung eines subjektiven-öffentlichen Rechts nur dann zum Gegenstand, wenn ihnen auch die Befugnis zur Eigenjagd im Sinne des NÖ Jagdgesetzes zukommt (VwGH vom 20.10.1976, 137/71). Diese Befugnis wird aber von keinem Beschwerdeführer und auch nicht von der Beschwerdeführerin behauptet.

Da diese Einwendungen zu unbestimmt waren, waren sie unzulässig. Insoweit war vom Bundesverwaltungsgericht auch nicht zu untersuchen, ob die Beschwerde diese Einwendungen aufrechterhielt.

Soweit nun in den Beschwerden die Erhaltung des Landschaftsbildes releviert wird oder sich die Beschwerdeführer gegen die forsttechnische Beschreibung, die mangelnde Berücksichtigung des Rohrleitungsgesetzes in den Gutachten sowie Auflagen im Bereich Altlasten, Abwassertechnik und Wasserbautechnik, Bautechnik sowie Deponietechnik wenden, sind sie mangels Erhebung rechtzeitiger schriftlicher Einwendungen präkludiert. Aber selbst wenn sie rechtzeitig Einwendungen zu diesen Themen erhoben hätten, wären diese keine zulässigen Einwendungen im dargelegten Sinn. Weshalb die Beschwerdeführer in den genannten Angelegenheiten, die sie nicht ausreichend geklärt erachten, in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten als Nachbarn betroffen sein sollten, wird nicht dargelegt und ist nicht zu ersehen.

Die Beschwerden sind insoweit zurückzuweisen.

Es bleiben daher die zulässigen Einwendungen der Gefährdung dinglicher Rechte und der drohenden Lärmbelästigung, die in der Berufung erkennbar aufrechterhalten werden. Diese Einwendungen sind dahin zu prüfen, ob sie die subjektiv-öffentlichen Rechte der Beschwerdeführer als Nachbarn nachteilig beeinflussen

können. Soweit die Beschwerdeführer sich daher auf den Schutz des Eigentums sowie die Nichtbeeinträchtigung durch Lärmimmissionen berufen, sind ihre Beschwerden rechtzeitig und zulässig.

Der Antrag der Beschwerdeführer auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung hätte nach § 67d Abs. 3 AVG bereits in der ursprünglichen Berufung an den Umweltsenat und nicht erst mit Schreiben vom 07.11.2011 gestellt werden müssen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 17.10. 2014 von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 24 Abs. 1 VwGVG durchgeführt.

II.5. Zu den einzelnen Beschwerdevorbringen

II.5.1. Zu den behaupteten Verfahrensfehlern

II.5.1.1. Zum behaupteten Auflagemangel

Von den Standortgemeinden und den im Spruch unter 6. bis 13. genannten Beschwerdeführern wird unter Bezugnahme auf die E-Mail vom 05.07.2010 (von XXXX) eine mangelhafte Auflage gemäß § 9 UVP-G 2000 in den Standortgemeinden XXXX,XXXX und Götzendorf geltend gemacht.

Demnach sollen folgende Unterlagen gefehlt haben: Schnellhefter mit dem Gesamtanlagenverzeichnis, Wegweiser und die allgemein verständliche UVE-Zusammenfassung.

In der Berufungsvorlage vom 18.07.2011 an den Umweltsenat führt die Behörde aus, dass den Standortgemeinden nachweislich alle Unterlagen in Papierform übermittelt worden seien. Weiters seien diese Unterlagen auch elektronisch bei allen Standortgemeinden vorhanden gewesen. Diesbezüglich verweist sie auf eine aufgelegte DVD, auf die der Bestellschein und das Merkblatt zur öffentlichen Auflage verweise. Selbst wenn aber die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung bei den angeführten Gemeinden nicht vorhanden gewesen wäre, so würde das keinen Auflagemangel darstellen, da die allgemein verständliche Zusammenfassung im Band 22 Umweltverträglichkeitserklärung unter Kapitel 6 zu finden sei. Dies sei auch aus dem Inhaltsverzeichnis der UVE sichtbar.

Eine mangelhafte öffentliche Auflage stelle allenfalls einen Verfahrensmangel dar, für den das UVP-G 2000 keine Rechtsfolgen statuiert habe. Sollten die behaupteten Mängel auf eine Missachtung des Parteihörs oder des Öffentlichkeitsprinzips abzielen, so wäre durch die öffentliche mündliche Verhandlung jedenfalls eine Heilung erfolgt.

§ 9 UVP-G 2000 bestimmt, welche Unterlagen den Standortgemeinden zu übermitteln sind. Diese sind sodann bei der UVP-Behörde und bei den Standortgemeinden mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Es sind dies zum einen der Genehmigungsantrag, die in § 5 Abs. 1 genannten Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung. § 5 Abs. 1 UVP-G 2000 bezieht sich auf den Genehmigungsantrag, "der die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält". § 6 UVP-G 2000 listet die Angaben auf, die eine Umweltverträglichkeitserklärung zu enthalten hat, so unter anderem auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Im gegenständlichen Fall ist fraglich, ob die allgemein verständliche Zusammenfassung als Teil der UVE im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 200 zur öffentlichen Einsicht in allen Standortgemeinden aufzulegen war. Das Gesamtanlagenverzeichnis und der Wegweiser sind nicht als aufzulegende Unterlagen im Sinne des § 9 Abs. 1 iVm. § 5 Abs. 1 und § 6 UVP-G 2000 zu betrachten. Das Fehlen des Gesamteinlagenverzeichnisses sowie des Wegweisers kann demnach von vornherein keinen Auflagemangel im Sinne des § 9 UVP-G 2000 darstellen.

Die Beschwerdeführer stützen ihren Zweifel auf die erwähnte E-Mail vom 05.07.2010, in der Folgendes ausgeführt wird: "Da Herr XXXX und ich vorigen Donnerstag (1.Juli 2010)...im Projektgebiet waren, haben wir die Gemeindeämter von XXXX,XXXX, Schwadorf und Götzendorf aufgesucht. In Trautmannsdorf und Fischamend waren die Ämter am Nachmittag leider nicht besetzt, daher habe ich mich erkundigt, ob alle 5 Boxen der Einreichunterlagen ordnungsgemäß aufliegen. Die Kontaktpersonen ...wussten Bescheid...In den restlichen Gemeinden haben wir persönlich kontrolliert...Bei der stichprobenartigen Kontrolle der Boxen haben wir festgestellt, dass in XXXX, XXXX und Götzendorf jeweils der Schnellhefter mit dem Gesamteinlagenverzeichnis, Wegweisern und der allgemein verständlichen UVE Zusammenfassung fehlten. Wir haben daher mit den Gemeindebediensteten vereinbart, diese nochmals zu übermitteln."

Die in der E-Mail erwähnten fünf Boxen wurden auch dem Umweltsenat und in der Folge dem Bundesverwaltungsgericht als Bestandteile der Verwaltungsakte vorgelegt. In der Box 1 findet sich ein als "Band 00" bezeichneter Schnellhefter. Dieser besteht aus folgenden Unterlagen: Gesamteinlagenverzeichnis, Wegweiser der Projektunterlagen (Überblick über die mitanzuwendenden Materiengesetze und die erforderlichen Antragsunterlagen) und die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung (vom 15.05.2009, Plannummer: SPGO-EB-0000-KV-00-0001-00).

Kein Beschwerdeführer behauptet, dass die sich in der Box, Ordner Nummer 37 befindliche, in Papierform aufgelegte Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig gewesen sei. Die dem Bundesverwaltungsgericht vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung, Band 22, Einlagezahl 2201, enthält unter Punkt 6, Seite 263, auch die allgemein verständliche Zusammenfassung. Im Inhaltsverzeichnis der UVE wird ebenso auf die Zusammenfassung verwiesen. Dass die allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE getrennt von der UVE in einer zusätzlichen Ausfertigung aufzulegen sei, verlangt das Gesetz nicht.

Im Übrigen war diese Zusammenfassung auch auf DVD in den Standortgemeinden verfügbar und es wurden u.a. die Gemeinden XXXX, XXXX und Götzensdorf mit nachweislich zugestellten Schreiben der NÖ Landesregierung vom 09.10.2010, RU4-U-263/022-2010 ersucht, die Projektunterlagen aufzulegen. Diesem Schreiben waren Merkblätter für die Einsichtnehmer und Bestellscheine für Kopien beigegeben.

Im "Merkblatt zur öffentlichen Auflage des Vorhabens (...) vom 17.06.2010 bis 05.08.2010" heißt es auszugsweise: "Sollte Ihnen auffallen, dass Teile der Unterlagen nicht auffindbar sind, so informieren Sie bitte sofort das Aufsichtspersonal darüber. Die Unterlagen sind in elektronischer Form immer vorhanden und stehen Ihnen daher jederzeit zur Verfügung." Im "Bestellschein Kopien" ist von der Möglichkeit zur Bestellung von DVD Exemplaren mit allen Unterlagen zum Preis von je 2 Euro die Rede.

Im Verwaltungsakt ist eine DVD mit dem Titel "UVP-Einreichprojekt-Spange Götzensdorf und B 60 Umfahrung" enthalten. Auf der DVD befindet sich die Aufschrift "Unterlagen Einreichprojekt Mai 2009 inklusive Projektänderung Dezember 2009, Verbesserungen Dezember 2009 und Mai 2010". Handschriftlich angemerkt ist auf der DVD "in RU4-U-263/023". Auf dieser DVD findet sich in dem in der Berufungsvorlage angegebenen Ordner die allgemein verständliche UVE Zusammenfassung. Zwar kann das Datum der DVD Erstellung nicht eruiert werden, jedoch liegt bei allen enthaltenen Dateien das "Änderungsdatum" vor, nämlich jenem des Schreibens vom 09.10.2010, RU4-U-263/022-2010. Im Hinblick darauf, dass Bestellschein und Merkblatt vom Vorliegen der DVD ausgehen und die Daten auf der DVD ein Änderungsdatum aufweisen, welches älter ist als das Datum des nachweislich den Gemeinden zugestellten Schreibens vom 09.10.2010, ist davon auszugehen, dass die allgemein verständliche Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung auch in elektronischer Form bei den Gemeinden vorhanden war und aufgelegt ist. Es wird auch von keinem Beschwerdeführer behauptet, dass die DVD nicht Teil der aufgelegten Unterlagen gewesen sei.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung ist daher zum einen als Teil der Umweltverträglichkeitserklärung schriftlich und zum anderen elektronisch auf DVD bei den Gemeinden aufgelegt. Den Vorgaben des § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 wurde demnach im vorliegenden Verfahren Rechnung getragen und der Beschwerde konnte in diesem Punkt kein Erfolg beschieden sein.

II.5.1.2. Zu den behaupteten Mängeln betreffend die Fristerstreckungsanträge

Zu den Mängeln betreffend die Fristerstreckungsanträge verweist das Bundesverwaltungsgericht auf die ständige Rechtsprechung des VwGH zu § 13 AVG, wonach selbst dann, wenn eine Partei einem Verbesserungsauftrag der Behörde nicht innerhalb der gesetzten Frist, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt entspricht, die Behörde zufolge eines dann ordnungsgemäß belegten Antrags nicht mehr berechtigt ist, mit einem Zurückweisungsbescheid vorzugehen (VwGH vom 22.02.1995, 93/03/0141). Sofern es nicht um die Einhaltung einer gesetzlichen Frist geht (vgl. das zu einer verspätet verbesserten Berufung ergangene Erkenntnis des VwGH vom 21.06.2001, 99/20/0462), ist demnach die Zurückweisung eines Anbringens gemäß § 13 Abs. 3 AVG nicht nur dann unzulässig, wenn der Mangel fristgerecht behoben wurde, sondern auch dann, wenn die gemäß § 13 Abs. 3 AVG auftragene Behebung dieses Mangels verspätet, jedoch vor Erlassung des Zurückweisungsbescheides erfolgt ist (vgl. das Erkenntnis des VwGH vom 23.05.2007, 2007/04/0045). Eine Klarstellung des mit einem Anbringen im Verständnis des § 13 Abs. 3 AVG tatsächlich Gewollten ist ferner, jedenfalls mangels einer Fristsetzung gemäß § 13 Abs. 3 AVG, solange möglich, als darüber noch keine (rechtskräftige) Entscheidung (etwa in Richtung einer Ab- bzw. Zurückweisung des Anbringens) getroffen wurde (VwGH vom 27.09.2011, 2010/12/0142).

Beim vorliegenden verfahrenseinleitenden Antrag auf Genehmigung eines Vorhabens handelt es sich nicht um einen fristgebundenen Antrag. Die Behörde hat daher zutreffend die verspätet eingelangte Verbesserung

berücksichtigt und durfte den Genehmigungsantrag nicht wegen verspäteter Verbesserung gemäß § 13 Abs. 3 AVG zurückweisen. Vor diesem Hintergrund ist es irrelevant, ob ein Fristverlängerungsantrag von einer dazu befugten Person gestellt wurde oder nicht. Selbst wenn kein Fristverlängerungsantrag gestellt worden wäre, hätte die Behörde vor ihrer Entscheidung eingelangte Klarstellungen des mit dem Anbringen Gewollten zu berücksichtigen.

II.5.1.3. Zu den behaupteten Mängeln im Zusammenhang mit der Antragsänderung

Die im Spruch unter 6. bis 13. genannten Beschwerdeführer sehen einen Verfahrensmangel darin, dass die Behörde an die Standortgemeinden lediglich einen (veralteten) Antrag vom 30.12.2008 "verschickt" habe und daher "die Antragsänderung als nicht entsprechend publiziert" gelte. In ihrer Stellungnahme vom 22.09.2011 bringen die Projektwerber dazu vor, dass sie mit Eingabe vom 18.12.2009 bloß "geringfügige Änderungen des Projekts bekannt gegeben und dementsprechend auch beantragt hätten. Diese Änderungen betrafen den Gleisabstand im Bereich Götzendorf, den Begleitweg im Bereich des Flughafens Wien-Schwechat, die Querung einer Leitung der AWP sowie die P&R Anlagen". Zur öffentlichen Einsicht im Sinne des § 9 UVP-G 2000 seien auch sämtliche mit Eingabe vom 18.12.2009 bekannt gegebenen Projektänderungen aufgelegt worden.

Die dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegten Verwaltungsakten umfassen - wie oben ausgeführt - unter anderem fünf Boxen mit jeweils acht Ordnern. Die Projektmodifikationen sind in der Box 5 in den Ordnern Nr. 38 - 40 enthalten. Dass diese Box aufgelegt wurde, ergibt sich aus den Ausführungen des bereits erwähnten Textes des E-Mails vom 05.07.2010 (von XXXX), der auf das Vorhandensein der fünf Boxen in allen Standortgemeinden Bezug nimmt und eine stichprobenartige Kontrolle der Boxen in drei Gemeinden beschreibt. Das Fehlen von mehreren Ordnern wäre augenscheinlich gewesen. Das Fehlen der Boxen oder der Ordner in den Boxen wird von keinem Berufungswerber behauptet. Das Bundesverwaltungsgericht geht daher davon aus, dass die fünf Boxen und daher auch die Projektmodifikationen an die Standortgemeinden verschickt worden waren und dort auch in den Gemeinden aufgelegt sind.

Sollte das Vorbringen der Beschwerdeführer dahin zu verstehen sein, dass die alleinige Bezugnahme auf den Antrag vom 30.12.2008 in der Antragskundmachung rechtswidrig sei, so können sie auch mit diesem Argument keinen Verfahrensmangel dartun. Der verfahrensleitende Antrag vom 30.12.2008 ist nämlich in der Fassung der Projektmodifikationen nach wie vor aufrecht. Der von den Beschwerdeführern insoweit ins Treffen geführte Verfahrensmangel liegt daher nicht vor.

II.5.1.4. Zur Nichtherausgabe des "Bewertungsgutachtens"

Die im Spruch unter 6, bis 13. genannten Beschwerdeführer sehen schließlich einen Verfahrensmangel darin, dass von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG die Herausgabe von Bewertungsgutachten "verweigert" worden seien. Die Projektwerber verweisen darauf, dass es sich bei den "Bewertungsgutachten" um die "Liegenschaftsbewertungsgutachten" handle, die im gegenständlichen Verfahren nicht relevant seien.

Soweit die Beschwerdeführer damit auf mangelndes Parteiengehör berufen wollen, geht dies ins Leere. Das Recht auf Akteneinsicht besteht nur gegenüber jener Behörde, die ein konkretes Verwaltungsverfahren führt. Es besteht nicht gegenüber Projektwerbern. Die Beschwerdeführer haben nicht dargetan, weshalb diese Gutachten im gegenständlichen Verfahren Grundlage für die Entscheidung der Behörde und damit Aktenbestandteile gewesen sein sollen. Die Liegenschaftsbewertungsgutachten werden allenfalls Aktenbestandteile im Entschädigungsverfahren und sind im Rahmen dieser Verfahren auch Gegenstand der Akteneinsicht. Die Beschwerdeführer konnten daher auch mit diesem Vorbringen keinen beachtlichen Verfahrensmangel darlegen.

II.5.1.5. Zur behaupteten mangelnden Auseinandersetzung mit den Einwendungen

Hinsichtlich dieses Vorwurfs wird auf die Ausführungen zur Lärmbelästigung und Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung verwiesen. Auch darauf, dass § 58 Abs. 2 AVG anordnet, dass Bescheide zu begründen sind, nicht aber, dass die Behörde in einem Großverfahren jedem einzelnen Einwender eine namentliche Begründung widmet, wird verwiesen.

II.5.1.6. Zur Abgrenzung des Vorhabens

Die XXXX releviert, dass die im "gegenständlichen Einreichplan projektierte Trassenlage der Spange Götzendorf ...in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgebietes im Süden der Gemeinde XXXX (liegt), welches durch die bestehende Fluggpiste 16/34 bereits jetzt schwerst belastet ist (Fluglärmzone 3) und durch die geplante 3. Piste zusätzlich beeinträchtigt wird." Die Realisierung der Spange Götzendorf hätte infolge der

Zusatzbelastungen durch permanenten Straßen- und Bahnlärm "entscheidende Auswirkungen auf die bereits im Grenzbereich befindliche Umweltsituation der Reisenbachsiedlung - im Besonderen in den vom Flugverkehr berücksichtigten Nachtflugpausen."

Daraus folgten erhebliche Gesundheitsgefährdungen betroffener Anrainer durch zu erwartende massive zusätzliche Lärm- und Feinstaubemissionen" und eine Schmälerung des Verkehrs- und Erholungswertes der Liegenschaften. Aufgrund des "unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhanges der geplanten 3. Start- und Landepiste mit anderen Bauteilen des Flughafens Wien-Schwechat" bezweifelt die XXXX "die Gültigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Basis einer isolierten Betrachtung der Umweltverträglichkeit der geplanten Spange Götzendorf (vgl. Kumulierung schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G)".

Zum von der XXXX angezogenen § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 weisen die Projektwerber in ihrer Stellungnahme vom 22.09.2011 darauf hin, dass § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 die Frage regle, ob ein Vorhaben durch Kumulation mit anderen Vorhaben den Schwellenwert des Anhanges 1 des UVP-G 2000 erreiche. Diese Frage stelle sich im gegenständlichen Fall nicht, da das Vorhaben zweifellos UVP-pflichtig sei. Sofern das Vorbringen der BI darauf abziele, dass ein gemeinsames Verfahren für das gegenständliche Vorhaben und die 3. Start- und Landepiste durchzuführen sei, mangle es an einem sachlichen Zusammenhang mit jenem Vorhaben. Das Vorhaben "3.Piste" und das gegenständliche Vorhaben verfolgten eigenständige Zwecke, seien unterschiedlichen Vorhabentypen zuzuordnen und hätten außer der räumlichen Nähe nichts miteinander zu tun. Die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens sei ebenso wenig Voraussetzung für die "3. Piste", wie dies auch umgekehrt der Fall sei. Es mangle an einem gemeinsamen Betriebszweck, weshalb eine getrennte verfahrensrechtliche Behandlung gesetzeskonform sei.

Die XXXX repliziert darauf mit Schreiben vom 16.10.2011, dass "der räumliche Zusammenhang ...gegeben (ist), der funktionale (sachliche) Zusammenhang ebenfalls, denn der Bau der Bahn und Straße wäre ohne Anbindung an den Flughafen in der eingereichten Variante nicht nötig." Auch wenn beide Vorhaben eigenständige Zwecke verfolgten, seien sie zusammengehörig, da der Betriebszweck beider Vorhaben eindeutig eine wirtschaftliche Besserstellung des Flughafens zum Ziel habe. Das Bahnprojekt "Spange Götzendorf" solle dem internationalen Standort des Flughafens langfristig stärken und sei demnach ausschließlich ein Flughafenerweiterungsprojekt. Ziel sei, durch den Bahnzubringer weitere Steigerungen der Fluggastzahlen zu erreichen, womit Wechselwirkungen zum Lärm infolge zusätzlichen Lärmaufkommens bestünden".

Das Bundesverwaltungsgericht hält dazu Folgendes fest:

§ 2 Abs. 2 UVP-G 2000 definiert "Vorhaben" als die Errichtung einer Anlage oder als sonstigen Eingriff in die Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen. Unter den Begriff des "Vorhabens" fällt demnach nicht nur die jeweilige "technische" Anlage selbst, sondern sind sämtliche Maßnahmen zu verstehen, die sowohl in einem räumlichen als auch sachlichen Zusammenhang stehen (Altenburger/Berger, UVP-G, § 2 RZ 11). Ob ein räumlicher und sachlicher Zusammenhang besteht, ist jeweils im Einzelfall zu beurteilen (Baumgartner/Petek, UVP-G 2000 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 53), wobei als Auslegungskriterium die ständige Rechtsprechung des EuGH heranzuziehen ist, nach der der Anwendungsbereich der UVP-Richtlinie ausgedehnt ist und ihr Zweck sehr weit reicht (so auch der Umweltsenat in der Entscheidung vom 11.11.2011, US1B/2011/18-14, Mistelbach ABA).

In diesem Sinn sind nach ständiger Judikatur des VwGH unter dem Begriff "Vorhaben" im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht nur die jeweilige technische Anlage selbst, sondern sind sämtliche Maßnahmen zu verstehen, die sowohl in einem räumlichen als auch sachlichen Zusammenhang stehen (VwGH vom 26.04.2011, 2008/03/0089; vom 31.07.2007, 2006/05/0221; vom 29.03.2006, 2004/04/0129; vom 07.09.2004, 2003/05/0218; siehe auch US 27.05.2002, 7B/2001/10 Sommerein). Bei der Beurteilung, ob ein eingereichter Teilabschnitt eines größeren Eisenbahnprojekts für sich als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zu beurteilen ist, war nach Ansicht des VwGH die Sachlichkeit der Abgrenzung und der Umstand maßgeblich, ob der Grund für die Stückelung der Strecke lediglich die Vermeidung eines UVP-Verfahrens ist. Bei den Sachlichkeitsüberlegungen sei zu bedenken, ob das Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann bzw. ob das Vorhaben für sich allein verkehrswirksam ist (VwGH vom 25.08.2010, 2007/03/0027, mit Hinweis auf VwGH vom 20.03.2002, 2000/03/0004).

Weiters hat der VwGH in seiner Judikatur festgehalten, dass für die Qualifikation von mehreren Anlagen(teilen) und/oder Projekten als ein Vorhaben im Sinne der Bestimmung des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 nach dem Wortlaut maßgeblich ist, dass sie in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, es kommt nicht darauf an, ob diese Anlagen(teile) und/oder Projekte unter ein und denselben Tatbestand des Anhanges 1 des UVP-G 2000 fallen (VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019). Ein sachlicher Zusammenhang räumlich zusammenhängender

Projekte wurde in der Judikatur des VwGH angenommen, wenn sie in einem derart engen funktionellen Zusammenhang stehen, dass durch ihre kumulative Wirkung Schwellenwerte oder Kriterien von Vorhaben des Anhanges 1 des UVP-G 2000 erreicht bzw. erfüllt werden (vgl. VwGH vom 07.09.2004, 2003/05/0218). In dem dem Erkenntnis VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019, zugrunde liegenden Verfahren ging es um ein Straßenprojekt im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel. Der VwGH stellte fest, dass ein Grund für dieses Straßenprojekt ist, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel für den Tunnelbau zu schaffen. Abgesehen davon, dass das Projekt auch den mit dem Brennerbasistunnel nicht zusammenhängenden Zweck verfolge, eine neue Brücke über die Sill zu errichten, erscheine bei dem weiteren Zweck, durch die Verlegung der Straße Raum für Baustelleneinrichtungen vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel für den Tunnelbau zu schaffen, der Zusammenhang nicht enger, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten gesehen wird (VwGH vom 23.09.2002, 2000/05/0127; vgl. auch Baumgartner/Petek, UVP-G 2000 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 58f), weshalb ein sachlicher Zusammenhang im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 des verfahrensgegenständlichen Projekts mit dem Brenner Basistunnel nicht angenommen werden könne.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Erwägungen den Umstand einbezogen, dass im gegenständlichen Fall die Trennung des Vorhabens "Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60" zum einen und des Vorhabens "3. Piste" zum anderen offensichtlich nicht der Umgehung der UVP-Pflicht bezweckte, da die UVP-Pflicht unbestritten ist und ein UVP-Verfahren für beide Projekte auch tatsächlich durchgeführt wurde. Bei den Sachlichkeitsüberlegungen war zudem zu bedenken, dass das Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht selbständig bestehen kann und das Vorhaben für sich allein verkehrswirksam ist. Wie sich aus der Vorhabensbeschreibung (Seite 25 und 26 des bekämpften Bescheides) ergibt, ist wesentlicher Zweck des Vorhabens auch der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava bzw. Ungarn. Die Spange Götzendorf erlaubt die Führung eines Flughafen-Qualitätsverkehrs (Fernzüge und hochwertige Regionalzüge) über den Bahnhof Flughafen Wien in Richtung Bratislava und Budapest. Das gegenständliche Vorhaben ist technisch und betrieblich unabhängig von einer Flughafenerweiterung und erhöht die Multimodalität der Ost-West Verkehrsverbindungen. Es ist demnach auch ohne Flughafenerweiterung verkehrswirksam. Im Übrigen erscheint beim Zweck, einen Flughafen-Qualitätsverkehr zu schaffen, der Zusammenhang nicht enger, als er bei jedem Infrastrukturprojekt, das eine Anbindung eines Verkehrsträgers an einen anderen erreichen will, gesehen wird.

Das Bundesverwaltungsgericht stimmt daher der Behörde zu, wenn diese von unterschiedlichen Vorhaben ausging und das gegenständliche Projekt unabhängig vom Vorhaben der "3. Piste" einer UVP unterzog.

II.5.1.7. Zur Abgrenzung des Beurteilungsgegenstandes

In der von den vier Standortgemeinden gemeinsam eingebrachten Beschwerde wird vorgebracht, dass sowohl der Beurteilungsgegenstand als auch die Grundlage der Prognose der Umweltverträglichkeitsprüfung zu eng seien.

Hinsichtlich der "Strecke Richtung Wampersdorf" führen die Standortgemeinden aus, dass der technische Bericht zur Begründung des Projekts darauf hinweise, dass durch das Projekt der Flughafen Wien nicht nur an die Ostbahn, sondern auch an die Südbahn" angebunden werde. Es liege auf der Hand, dass eine Kapazität einer Strecke, die lediglich an die Ostbahn angebunden wird, völlig anders zu beurteilen ist, wenn sie auch an die Südbahn und wovon das Projekt auch spricht an die Pannonia Rail angebunden werden soll. Der technische Bericht (226.21.1., Seite 9) führe wörtlich aus: "Die Spange Götzendorf wird laut Bahnkonzept in einem künftigen Ausbauschnitt über Wampersdorf an die Südbahn angebunden." Der Bescheid hingegen gebe zum Zweck des Vorhabens lediglich an, "dass das Projekt eine "Trassenoption Richtung Süden" hätte. Weiters sei in der Bescheidbegründung (Seite 229) lediglich davon die Rede, "dass es sich bei Weiterführung der Strecke nach Wampersdorf offenkundig (darauf deuten die eingereichten Pläne hin) um eine Studie handeln würde". Der Begriff des "Vorhabens" im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 sei jedoch weit auszulegen. Der "künftig projektierte Ausbau" sei nicht erst dann zur Beurteilung des Projekts heranzuziehen, wenn "dieses Projekt vorliegen würde". Dabei werde nicht gefordert, dass "ein noch nicht vorliegendes Projekt Gegenstand des Verfahrens werden soll, sondern ...dass im Rahmen der Beurteilung des gegenständlichen Projekts bereits der laut Bahnkonzept feststehende zukünftige Ausbauschnitt über Wampersdorf an die Südbahn der Beurteilung des gegenständlichen Projekts, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsprognose zugrunde gelegt werden möge".

Zudem werde die Beschreibung der "Prognose Lärmsituation" das Bezugsjahr 2025 herangezogen und bleibe hinsichtlich der Zugzahlen die geplante Verbindung über Wampersdorf unberücksichtigt.

Die Standortgemeinden schließen sich schließlich der Argumentation der XXXX an, "wonach im Rahmen des Beurteilungsgegenstandes auch das Vorhaben "Parallelpiste 11R29L (dritte Piste Flughafen Wien) zu berücksichtigen sei. Gerade der im Projekt dargestellte Zusammenhang ("Infrastrukturentwicklung Flughafen

Wien-Schwechat") und auch die in der Begründung des Bescheides herangezogene Tatsache, dass Passagiere des Flughafens Wien-Schwechat über die Bahnverbindung an- oder abreisen, stellen aus Sicht der Standortgemeinden einen "ausreichenden funktionellen Zusammenhang" im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes dar.

Die Projektwerber weisen zur Abgrenzung des Beurteilungsgegenstandes und zur Grundlage der Prognose darauf hin, dass die in Zukunft zu erwartenden Auswirkungen der Spange Götzendorf entgegen der Annahme der Standortgemeinden nicht höher seien als im Projekt angenommen. Es sei richtig, dass "eine Verbindung des Vorhabens mit der Pottendorfer Linie und Richtung Wampersdorf grundsätzlich beabsichtigt" sei. Ob bzw. wann diese Verbindung hergestellt werden könne, sei jedoch keinesfalls absehbar, von einer Planung könne zum jetzigen Zeitpunkt keine Rede sein. Die Weiterführung der Strecke sei derzeit bloße Absicht, nicht jedoch ein konkretes Projekt.

Das dem gegenständlichen Verfahren zugrunde liegende Dimensionierungsprogramm sehe als Streckenkapazität ein Maximum von insgesamt 250 Zügen vor. Dies berücksichtige bereits, dass die Strecke in Zukunft möglicher Weise nach Wampersdorf weiter geführt werde. Das Vorhaben beinhalte demnach bereits die Maximalkapazität der Strecke. Schließlich setze die Berücksichtigung der "3.Piste" als Beurteilungsgegenstand einen räumlichen und sachlichen Zusammenhang zwischen dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben und dem Vorhaben der "3. Piste" voraus. Bei den Sachlichkeitsüberlegungen sei zu bedenken, ob das Projekt in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen könne bzw. ob das Vorhaben für sich allein verkehrswirksam werde. Dies sei hier der Fall. Es mangle daher an einem "wie immer gearteten sachlichen Zusammenhang". Auch der funktionelle Zusammenhang fehle. Der Umstand alleine, dass ein Verkehrsträger in Zukunft auch von Passagieren eines anderen Verkehrsträgers benutzt werde bzw. benutzt werden könnte, stelle keinen ausreichenden Zusammenhang her, zumal dem gegenständlichen Vorhaben jedenfalls auch ohne dem Flughafen Wien-Schwechat eine eigenständige Betriebswirksamkeit im regionalen und überregionalen Verkehr zukomme.

In der Stellungnahme vom 18.10.2011 entgegnen die Standortgemeinden insbesondere, dass die Darstellung, dass "die der Prognose 2025 zugrunde gelegte Kapazität von maximal 250 Zügen bereits die Maximalkapazität der Strecke darstellen würde," eine Behauptung darstelle, die weder durch das Projekt noch durch die beigelegte fachliche Stellungnahme ausreichend untermauert werde.

Das Bundesverwaltungsgericht hält dazu fest:

Die Rüge der unrichtigen Abgrenzung des Beurteilungsgegenstandes und der Prognose bezieht sich ausschließlich auf den Vorhabensbestandteil "Spange Götzendorf", nicht jedoch auf die "Umfahrung Landesstraße B 60". Wie bereits dargelegt, geht das UVP-G 2000 von einem weiten Vorhabensbegriff im Sinne eines Gesamtprojekts aus und folgt damit dem Bemühen der UVP-Richtlinie nach einer möglichst lückenlosen Erfassung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens (Berghaler-Weber-Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 21). Demnach sind auch sekundäre Wirkungsursachen in dem Umfang in die UVP einzubeziehen, als sie mit dem Vorhaben in einem untrennbaren räumlichen Zusammenhang stehen und zur Erfüllung des Projektzweckes notwendig sind oder sich aus diesen kausal ergeben (Berghaler-Weber-Wimmer, aaO, 124). Der Begriff des "Vorhabens" hat in diesem Sinne zum einen für die Bestimmung der UVP-Pflicht, zum anderen für den Umfang der behördlichen Prüfpflicht sowie für die Reichweite der Entscheidungskonzentration maßgebliche Bedeutung.

Der Umweltsenat vertrat in seiner ständigen Spruchpraxis in Anlehnung an Raschauer, Kommentar zum UVP-G, 1995, in RZ 6 zu § 2 UVP-G, die Rechtsauffassung, dass die Legaldefinition des Begriffs "Vorhaben" in Abs. 2 die Erweiterung des Beurteilungsrahmens andeutet: Es wird klargestellt, dass es sich nicht um Anlagen im engeren Sinn handeln muss, dass weiters der Grundsatz der "Einheit der Anlage" als Mindestumfang des Verfahrensgegenstandes gerade auch in den im UVP-G 2000 geregelten Verfahren maßgeblich ist und dass darüber hinaus Vorwirkungen sowie Folgewirkungen und Folgemaßnahmen in die Beurteilung einzubeziehen sein können. (Umweltsenat vom 22.07.1996, 7/1996/4-16, Rothleiten; siehe auch Umweltsenat vom 04.07.2002, 5B/2002/1-20 Ansfelden II; 01.09.2001, 8A/2001/5-21, Twimberg; 31.10.1995, 05/1995/1, Untere Ybbs). In der Entscheidung Rothleiten und Untere Ybbs hat der Umweltsenat die Frage einer Kraftwerkskette, die von unterschiedlichen Personen betrieben wird, zwar unterschiedliche Entscheidungsgegenstände angenommen, jedoch auf den möglichen differierenden Beurteilungsgegenstand hingewiesen. Der Umweltsenat unterschied damit klar zwischen Entscheidungs- und Beurteilungsgegenstand. Antragsgegenstand bildet nur die eigene Anlage des Projektwerbers. Beurteilungsgegenstand sind allerdings auch Wechselwirkungen und dergleichen mit anderen Auswirkungen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich demnach mit der Frage auseinanderzusetzen, ob - obgleich getrennte Vorhaben vorliegen - Auswirkungen anderer Vorhaben in den Beurteilungsgegenstand einzubeziehen sind.

Soweit die Standortgemeinden die Nichtberücksichtigung der noch nicht im Planungsstadium befindlichen Anbindung an die Südbahn sowie der bereits im Stadium der Genehmigung befindlichen "3.Piste" monieren, ist ihnen zuzugestehen, dass die Behörde nach ständiger Rechtsprechung bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens zwar von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Entscheidung auszugehen hat, dass sie aber, wenn bereits konkrete Anhaltspunkte vorliegen, dass es in absehbarer Zeit eine Änderung der örtlichen Verhältnisse kommen wird und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, auf derartige Entwicklungen in der Entscheidung Bedacht zu nehmen. Nicht konkret absehbare Entwicklungen haben aber außer Betracht zu bleiben (VwGH vom 23.09.2010, 2009/06/0196; 27.05.1997, 97/04/0026, VwSlg.11.477 A/1984; siehe auch Umweltsenat vom 29.10.204, 1B/2004/7-23, Wien MVA Pfaffenu).)

Das Umweltverträglichkeitsgutachten führt in seinem Vorwort (Seite 5) aus, dass mit dem Vorhaben "Spange Götzendorf/Landesstraße B60", das "Vorhaben ...die Herstellung einer neuen Straßen- sowie Gleisverbindung von Fischamend bis nach Götzendorf samt den dafür erforderlichen Nebenanlagen und notwendigen Wiederherstellungen und Errichtungen von aufgelassenen Wegverbindungen umfasst. Neben diesen Vorhabensbestandteilen werden im Zuge des gegenständlichen Verfahrens auch Maßnahmen Dritter, die nicht Projektbestandteil sind, beurteilt. Konkret werden daher die Anbindungen Fischamend (samt Verlegung der Landesstraße sowie von Eisenbahnkreuzungen) und XXXX, die Neuerrichtung des Rübenlagerplatzes in Götzendorf sowie die Einbautenverlegungen als Beurteilungsgegenstand, nicht jedoch als Antragsgegenstand behandelt." Nicht explizit wird auf die Ausweitung des Flughafens Wien-Schwechat auf eine mögliche Weiterführung der Bahn durch den zukünftigen Ausbauschnitt über Wampersdorf Bezug genommen.

Unter Punkt 6.4.4., Seite 228, wird im bekämpften Bescheid ausgeführt, dass "bei der Beurteilung der Auswirkungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung...sehr wohl neben dem Bestand auch absehbare Vorhaben wie das Vorhaben "Parallelpiste 11R/29L"; Verlegung der Landstraße B10" berücksichtigt wurden." In Bezug auf die Weiterführung der Strecke nach Wampersdorf führt der Bescheid aus, dass die "Strecke nach Wampersdorf...mangels Konkretisierung noch nicht einmal das Stadium des Vorhabens erreicht" und "daher nicht berücksichtigt werden" kann (Seite 229 des bekämpften Bescheides).

Das Bundesverwaltungsgericht stimmt der Behörde zu, dass die Entwicklungen der 3.Piste am Flughafen Wien-Schwechat in den Beurteilungsgegenstand einbezogen wurden. Der mit dem Genehmigungsantrag vorgelegte "Technische Bericht" über das "Verkehrsprojekt Bahn" vom 04.12.2009 enthält als Anhang "Daten der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG". Diese Daten beziehen sich unter anderem auf das "Betriebsprogramm 2025", das "aus der Verkehrsprognose 2025+ des BMVIT abgeleitet" worden sei sowie das "Dimensionierungsprogramm", ein auf dem Betriebsprogramm 2025 laut Verkehrsprognose 2025+ basierendes Planungsinstrument, das der "kalkulatorischen Auslegung von Umweltschutzmaßnahmen, insbesondere für die Bemessung von Lärm- und Erschütterungsschutzbauwerken (dient)...Auf Basis des im Rahmen der Verkehrsprognose 2025+ des BMVIT durchgeführten Ausblickes 2030/2050 lässt sich die Annahme einer Steigerungsrate im Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2050 von 30% vertreten." Diese Verkehrsprognose 2025+ bezieht sich in Bezug auf die Infrastruktur auf "Ausbauten im In- und Ausland bis 2025 gemäß Planungsstand 2007 (Maßnahmen des Bundesstraßengesetzes bei der Straße, im Bahnbereich Rahmenplan 2009/2014 sowie darüber hinaus gehende Maßnahmen gemäß Zielnetz)". In der Verkehrsprognose 2025+, Endbericht Kapitel 1: Hintergrund, Aufgabenstellung, generelle Methode und Prognoseannahmen" werden in "Tabelle A1-6:

Ausbauvorhaben Schiene des Bundes (Fertigstellung gemäß Rahmenplan 2008-2013, Szenario I; Stand 26.02.2008)" insbesondere "jene Infrastrukturprojekte im Bereich der Schiene berücksichtigt, von welchen eine wesentliche Wirkung auf Geschwindigkeit und/oder Kapazität des Eisenbahnnetzes erwartet werden....Bahnprojekte des Bundes (Umsetzungshorizonte für die in Diskussion stehenden Bahnprojekte in Österreich gemäß dem aktuellen Rahmenplan der ÖBB (Stand 26.02.2008)". Darin sind für NÖ unter anderem ausgeführt:

"Spange Fischamend-Götzendorf" mit Fertigstellungsjahr 2015 sowie "Pottendorferlinie zweigleisig (Hennersdorf-Wampersdorf)" mit Fertigstellungsjahr 2019.

Im Endbericht Verkehrsprognose 2025+ - Personenverkehr Ergebnisse" wird explizit auf Folgendes hingewiesen: "In Bezug auf den Flughafen Wien-Schwechat wurde im Rahmen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ der Ausbau des Flughafens im Form einer Erweiterung um eine 3. Piste unterstellt. Bis zum Jahr 2020 sind somit insgesamt 32.000 Beschäftigte am Flughafen, davon rund 21.400 täglich anwesende Beschäftigte anzunehmen. Die Passagierzahl wird sich zwischen 2002 und 2020 um 173% auf insgesamt 32,5 Mio erhöhen (Flughafen Wien AG, 2007). Das dadurch induzierte Fahrtenaufkommen im Ziel- und Quellverkehr (Schwarzmann et al. 2006) wurde in der Verkehrserzeugung der Verkehrsprognose Österreich berücksichtigt. Die Prognosen unterstellen, dass sich die Strukturen in der heimischen Luftfahrt nicht grundlegend ändern und insbesondere der Flughafen Wien seine Hub-Funktion beibehält bzw. mit der dritten Piste auch ausbauen kann." Ebenso bezieht sich der Endbericht "Güterverkehr Ergebnisse" "auf Berechnungen zu den Ausbauplänen seitens

der Flughafen Wien AG...(Schwarzmann R., Käfer A., Kesenheimer G., Ortis G., Strauß P., Thaller o., Wiederin S. (2007):

Parallelpiste 11R/29L UVP-Einreichprojekt, Umweltverträglichkeitserklärung). Es wurde ein lineares Wachstum unterstellt (siehe Tabelle 5-36 und Abbildung 5-22)."

Nicht berücksichtigt wurde in der dem Dimensionierungsprogramm zu Grunde liegenden Verkehrsprognose 2025+ offensichtlich die Option einer Anbindung der Ostbahn an die Südbahn über Wampersdorf. Im Hinblick darauf, dass ein Projekt der Anbindung der Ostbahn an die Südbahn noch keine nähere Konkretisierung erfahren hat und wie die Projektwerber ausführen, noch nicht absehbar ist, ob überhaupt bzw. im Falle einer Verwirklichung des Projekts, wann diese Verbindung hergestellt werden kann, geschweige denn, dass der Umfang des Projekts definiert ist, kann dies als nicht konkret absehbare Entwicklung außer Betracht bleiben.

Entgegen dem Vorbringen der Standortgemeinden sind die Auswirkungen der Errichtung der "3.Piste" auf dem Flughafen Wien-Schwechat in die Prognose und damit in den Beurteilungsgegenstand eingeflossen. Mangels Konkretisierung des Projekts der Anbindung der Ostbahn an die Südbahn waren die Auswirkungen dieser Entwicklung Teil des Vorhabens. Insoweit kann der belangten Behörde nicht vorgeworfen werden, den Beurteilungsgegenstand zu eng gewählt zu haben. Im Beschwerdeverfahren wurde über die maximale Zugkapazität die Anbindung an die Südbahn aber sehr wohl berücksichtigt.

II.5.2. Zur Beurteilung des Vorhabens selbst

II.5.2.1. Zur Realisierungsabsicht

Mit Schreiben vom 01.10.2014 haben die Standortgemeinden gemeinsam ergänzend zur Vorbereitung der am 17.10.2014 stattfindenden mündlichen Verhandlung u.a. vorgebracht, dass seitens der ÖBB offenbar kein Interesse an der Umsetzung des Projekts bestehe und das öffentliche Interesse der Gemeinden an der örtlichen Raumplanung ohne Blockade durch Freihalteflächen betont.

Am 17.10.2014 hat die öffentliche mündliche Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht stattgefunden und diese Frage wurde zu allererst erörtert. Der Rechtsvertreter der vier Standortgemeinden hat dabei ergänzt, dass ein Interesse an der Umsetzung des Vorhabens der ÖBB besteht, weil diese Umsetzung auch notwendig mit der Umsetzung der Umfahrung Landesstraße B 60 verbunden sei. Seitens der Vertretung der Nachbarn wurde ein Schreiben der Kabinettschefin der BMVIT vom 22. Februar 2013 vorgelegt, wonach massive Zweifel an der Umsetzung des Vorhabens bestünden. Der Rechtsvertreter der Projektwerber betonte nochmals den aufrechten Projektrealisierungswillen und dass der Genehmigungsantrag nach wie vor aufrecht sei. Ein rechtskräftiger Genehmigungsbescheid sei Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens.

Für das Bundesverwaltungsgericht steht auch auf Grund der Erklärung im Rahmen der mündlichen Verhandlung der aufrechte Projektrealisierungswillen der Projektwerber fest, auch wenn die tatsächliche Realisierung nicht zur Gänze garantiert werden kann.

Eine Genehmigung kann insofern auch nicht "auf Vorrat" erworben werden, als gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 angemessene - gemäß Spruchpunkt A.III. um die Dauer des Berufungs- bzw. Beschwerdeverfahrens verlängerte - Fristen für die Realisierung des Vorhabens gesetzt sind (Vgl. dazu Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, Kommentar zum UVP-G³, zu § 17 Rz 98.).

II.5.2.2. Zum Schutz vor Lärmimmissionen durch besondere Immissionsvorschriften

Zum Lärmschutz führen die Standortgemeinden in ihrer Berufung aus, dass die "Lärmuntersuchung und Umwelthygiene...von einer unzureichenden Prognose...ausgehen und der Fachbeitrag "Humanmedizin (Umwelthygiene) ...lediglich den Wortlaut einer Verordnung", nämlich der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) wiedergebe. Die Ansicht der Behörde, "wonach eine Verordnung (SchIV) eine medizinische Beurteilung durch den Sachverständigen für Hygiene und Umweltmedizin ersetzen könnte", sei nicht durch VfSlg. 18.322/2007 gedeckt. Darin habe der VfGH bei der Prüfung einer Trassenverordnung die gesetzlichen Grenzwerte der SchIV zu Grunde gelegt und gleichzeitig eingeräumt, dass "Forderungen des humanmedizinischen Sachverständigen, die sich an "niedrigeren Grenzwerten orientieren", im "nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren" zu verhandeln wären. Da der bekämpfte Bescheid aber lediglich auf die SchIV verweise und der medizinische Sachverständige dem folge, wenn er letztlich mit dem Verweis auf VfSlg. 18.322/2007 und die SchIV eine juristische Begründung vorgenommen habe, so sei "auf der Grundlage dieser unrichtigen rechtlichen Beurteilung, nämlich der Anwendung der SchIV als "gesetzliche Vorgabe für Grenzwerte" das Verfahren in einem zentralen Punkt mangelhaft geblieben." Auch der Umstand, dass der

Sachverständige für Raumordnung in einem Nebensatz rügte, dass die Stadtgemeinde Fischamend einen Kindergarten errichte, lasse befürchten, dass sowohl die Behörde als auch die Sachverständigen die Frage des Lärms zwar auf Grundlage der SchIV, aber nicht ausreichend aus der Sicht der betroffenen Bevölkerung beurteilt haben.

Die Projektwerber verteidigten ihre Rechtsansicht unter Hinweis auf § 17 Abs. 3 iVm § 24f Abs. 2 UVP-G 2000, wonach die "Zumutbarkeit alleine auf Grund der Grundlage der SchIV zu beurteilen" sei. Nach Ansicht der Projektwerber ließen auch die Ausführungen in VfSlg. 18.322/2007 "keinerlei begründeten Zweifel am Wesensgehalt und der Bedeutung der SchIV: Sind die dort enthaltenen Grenzwerte eingehalten, ist das Vorhaben im Hinblick auf die Lärmbelastigung zwingend umweltverträglich im Sinne des UVP-G."

§ 17 Abs. 3 des UVP-G 2000 bestimmt u.a., dass bei Vorhaben der Z 9 lit. b und Z 10 lit. a des Anhanges 1 - wie im vorliegenden Fall - die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 anzuwenden sind. Nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die (lit. a) das Leben, oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen.

§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass bei Eisenbahnvorhaben die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsvorschriften zu beurteilen sind.

Nach § 4 der SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1. für die Tagzeit

- 60 dB, wenn Lr = 50 dB,
- Lr + 10 dB, wenn 50 dB = Lr = 55 dB, sowie
- 65 dB, wenn Lr = 55 dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn Lr = 40 dB,
- Lr + 10 dB, wenn 40 dB = Lr = 45 dB, sowie
- 55 dB, wenn Lr = 45 dB.

Bei der SchIV handelt es sich zweifellos um eine "bestehende besondere Immissionsvorschrift" für Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 (vgl. Altenburger/Berger, UVP-G², § 24f Rz 10; sowie Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, UVP-G Kommentar, 3. Auflage, § 24f Rz 3). Die erstinstanzliche Behörde hat sich demnach bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelastigungen von Nachbarn/Nachbarinnen durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren (so auch VfSlg. 18.322/2007). Allerdings knüpft § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 ausdrücklich nicht mehr nur an "die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c" UVP-G 2000 an.

Es ist unbestritten, dass im behördlichen Verfahren als Beurteilungsgrundlage für die Lärmimmissionen des Schienenverkehrs von den Sachverständigen ausschließlich die SchIV herangezogen wurde.

Im Rechtsmittelverfahren sind für den ehemaligen Umweltsenat Gründe hervorgekommen, die zu Zweifeln Anlass gaben, dass diese Rechtsgrundlage im konkreten Verfahren als Basis für die Beurteilung herangezogen werden kann, ob durch bestehende Eisenbahnanlagen oder durch konkrete Vorhaben Grenzwerte überschritten werden, die die menschliche Gesundheit in Bezug auf Störungen durch Bahnlärm schützen.

Die UVP-G-Novelle 2012, in Kraft ab 03.08.2012, brachte eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches des § 24f Abs. 2 sowohl in Bezug auf die Vorhabentypen, für die er gilt, als auch in Bezug auf die

Beeinträchtigungen von Nachbarn, die durch Immissionsschutzvorschriften abgedeckt werden sollten. Von den Vorhaben des UVP-G 2000 sind nunmehr Straßen-, Eisenbahn-, Starkstromwege- und Flughafenvorhaben erfasst, gleich ob deren Genehmigungsverfahren nach dem 2. oder nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu beurteilen ist (§ 17 Abs. 3 i.V.m. § 24f Abs. 2) Für alle diese Vorhaben gilt nun gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G: "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."

Das bedeutet für die geltende Rechtslage:

Grundsätzlich gilt der Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen der Nachbarn wie nach GewO, dh auf jedem Punkt des Grundstückes, auf dem Berechtigung zu gewöhnlichem Aufenthalt besteht, auch im Freien und auch in der Nacht. Passive, also objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, sind nicht zulässig.

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 gelten unzumutbare Belästigungen vermieden, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zwecke wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann (sog. "Entlastungsprivileg").

Bestehen für den betroffenen Vorhabentyp (Straße, Bahn, Starkstromweg, Flughafen) besondere Immissionsschutzvorschriften, so wird angenommen, dass diese den Schutz vor Gesundheit ebenso wie vor unzumutbarer Belästigung sicherstellen, und der Schutz der Gesundheit und des Eigentums ebenso wie der Schutz vor unzumutbarer Belästigung gilt als sichergestellt, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Als Immissionsschutzvorschriften gelten jedoch nur durch allgemeinverbindliche Rechtsvorschrift, also Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten. Keine Immissionsschutzvorschrift ist die Festlegung allein, dass Immissionsschutz durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann (zu diesem Abs., insbesondere auch zur Begründung der Einbeziehung des Gesundheitsschutzes siehe RV 1809

24. GP, Erläuterungen zu § 24f Abs. 2).

Derartige Immissionsschutzvorschriften bestehen derzeit zu den Vorhabentypen Eisenbahn, Bundesstraßen und Flughäfen:

Schienenverkehrslärm-ImmissionsschutzV - SchIV, BGBl 1993/415,

Luftverkehr-LärmimmissionsschutzV - LuLärmIV, BGBl II 2012/364,

Bundesstraßen-LärmimmissionsschutzV - BstLärmIV, BGBl II 2014/215.

Diese Rechtslage gilt bereits für sämtliche solcher Vorhaben, die beim Bundesverwaltungsgericht anhängig sind oder anhängig werden, es laufen diesbezüglich keine Übergangsfristen.

Der ehemalige Umweltsenat hat in der Entscheidung vom 30.10.2013, US 4A/2010/14-182 Wieselburg-Umfahrung klargestellt, dass auch Straßenvorhaben, soweit keine besondere Immissionsschutzvorschrift besteht, nach den Grundsätzen der GewO ohne Zulässigkeit, Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen zu erledigen, zu beurteilen sind.

Der Verfassungsgerichtshof - VfGH hat in seinem Koralmahnerkenntnis V 87/06 vom 13.12.2007 die Anwendbarkeit der SchIV im UVP-Verfahren zunächst vollinhaltlich bestätigt:

"Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 nach 'bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften', zu denen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenen Mindeststandard dar. Der Sachverständige für Lärmschutz hat sich daher zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. Wenn diese die relevanten Grenzwerte für die 'Zumutbarkeit' von Lärmimmissionen darstellen, so kann der Beurteilung, die die belangte Behörde offenkundig getroffen hat, wonach Lärmimmissionen, die sich in diesem Rahmen halten, auch keine 'Gefährdung' darstellen, nicht entgegen getreten werden. Dass gerade in der Frage der gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm unterschiedliche Auffassungen bestehen, ist bekannt. Die im Umweltverträglichkeitsgutachten im Hinblick auf die österreichische Rechtslage vom behördlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz angenommenen Grenzwerte erscheinen

vor diesem Hintergrund vertretbar, sodass der Verfassungsgerichtshof den diesbezüglichen behördlichen Annahmen auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht entgegen treten kann (idS auch VfSlg. 16.567/2002). Der verordnungserlassenden Behörde kann daher nicht vorgeworfen werden, ein Vorhaben, das - gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen - den Vorgaben der SchIV entspricht, zu Unrecht als umweltverträglich beurteilt zu haben.

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

Der Verwaltungsgerichtshof - VwGH leitete aus diesem Erkenntnis (übrigens in Bezug auf dasselbe Vorhaben, nämlich die Koralmbahn) in seinem Erkenntnis vom 22.10.2012, 2010/03/0014 Folgendes ab:

"Bei den Grenzwerten der SchIV handelt es sich - wie auch der Verfassungsgerichtshof dargelegt hat und die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid zugestehet - um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Nicht anders können auch die Hinweise des Verfassungsgerichtshofes verstanden werden, dass es im vorliegenden Fall Aufgabe des der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist, die nach der UVP gebotenen lärmschutztechnischen Maßnahmen im Einzelnen festzulegen. Wenn der medizinische Sachverständige im UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtete, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV liegenden Lärmschutz bewirken, und diese Maßnahmen als "zwingend" bezeichnete, so kann diesen Ergebnissen der UVP nicht allein damit begegnet werden, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV hingewiesen wird, würde dadurch das vorangegangene UVP-Verfahren doch seinen Zweck verfehlen."

Weiters führt der Verwaltungsgerichtshof aus:

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

Diese Rechtsprechung wird in VwGH 2012/03/0045 vom 28.11.2013 (Pottendorfer Linie) fortgeführt, auch hier aber ohne auf die Rechtsgrundlage des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 Bezug zu nehmen.

Der VfGH hat die SchIV im Zuge einer Bescheidbeschwerde in einem Ordnungsprüfungsverfahren geprüft, allerdings ohne die Grenzwerte des § 4 SchIV in Prüfung zu ziehen. Geprüft wurde nur § 2 Abs. 1 bis 3 der SchIV. Aufgehoben wurden mit Erkenntnis V 30/2013 vom 02.10.2013 schlussendlich Teile des § 2 Abs. 1 und der ganze Abs. 2, weil darin auf veraltete Ö-Normen für die schalltechnische Berechnung verwiesen wurde. In diesem Erkenntnis stellte der VfGH zudem Folgendes fest:

"Der Verfassungsgerichtshof bleibt bei seiner im Prüfungsbeschluss geäußerten Ansicht, dass für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Verordnung nicht nur die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung gegebenen Umstände maßgeblich sind, sondern dass auf die - möglicherweise geänderten - tatsächlichen Verhältnisse im Zeitpunkt der Prüfung abzustellen ist (vgl. VfSlg 6774/1972, 8329/1978, 8699/1979, 16.366/2001). Bei wesentlichen Änderungen in den für die Verordnungserlassung ausschlaggebenden tatsächlichen Verhältnissen wird eine Verordnung rechtswidrig. Deshalb obliegt es dem Ordnungsgeber, sich in angemessenen Zeitabständen vom

Weiterbestehen der tatsächlichen Verordnungsgrundlagen zu überzeugen, um die Verordnung allenfalls den Änderungen anzupassen (vgl. VfSlg 14.601/1996).

Der Verfassungsgerichtshof geht daher davon aus, dass die Änderung von technischen Regelwerken und Standards, auf die in Rechtsvorschriften verwiesen wird, die Pflicht des Normsetzers nach sich zieht, die Rechtsvorschriften in angemessener Frist, wenn auch nicht sofort, an die neueren Gegebenheiten anzupassen (vgl. VfSlg 12.290/1990, 14.601/1996).

Verweisungen, die sich - nach der gesetzlichen Maßgabe des Stands der

Technik - auf technische Normen und Standards beziehen, sind daher fallweise daraufhin zu überprüfen, ob diese noch den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Wenn auch für die SchIV weder im EisbG noch in anderen gesetzlichen Vorschriften Zeitabstände für Überprüfungen vorgegeben sind, so ist der Verordnungsgeber seiner Pflicht nicht nachgekommen, wenn er über einen Zeitraum von knapp zwanzig Jahren keine Überprüfung vorgenommen hat. Von einer solchen Unterlassung der Überprüfung hat der Verfassungsgerichtshof jedenfalls dann auszugehen, wenn sich im Verordnungsprüfungsverfahren ergibt, dass die Verweisungen tatsächlich nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen."

Alle diese Entscheidungen wurden noch zu Bescheiden getroffen, die nach der Rechtslage vor der UVP-Novelle 2012 erlassen wurden, als besondere Immissionsschutzvorschriften noch ausschließlich die unzumutbare Belästigung, nicht aber die Gesundheitsgefährdung abdeckten. Ein Beschluss des VfGH, in dem er die Beschwerde an den VwGH abtritt, stellt Folgendes fest (VfGH B 327/2012 vom 2.10.2013):

"Der Verfassungsgerichtshof hegt anlässlich der Beschwerden keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des §24f Abs1 und 2 UVP-G bzw. keine - über die bereits erfolgte Verordnungsprüfung hinausgehenden - Bedenken gegen die SchIV (siehe zu diesen Bestimmungen zB VfSlg 18.322/2007). Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach §24f Abs 2 UVP-G sowie die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV liegt angesichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturvorhaben und angesichts der unterschiedlichen Sachlage (zB größere Anzahl betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmausbreitung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm) im rechtspolitischen Ermessen und wirft weder im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz noch im Hinblick auf andere verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte (insbesondere Art 8 EMRK) verfassungsrechtliche Bedenken auf, zumal die SchIV zahlreiche - vorrangig bahnhseitige - Lärmschutzmaßnahmen vorsieht. Ein Gebot, Eisenbahnvorhaben einerseits und andere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben andererseits gleich zu behandeln, ist aus dem Gleichheitsgrundsatz nicht abzuleiten. Die Sonderregelung des §24f Abs. 2 UVP-G in der zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides geltenden Fassung (BGBl I 87/2009) greift ausschließlich dort, wo es um die Zumutbarkeit möglicher Belästigungen der Nachbarn iSd §24f Abs1 Z2 lit c UVP-G geht; zu einer Gesundheitsgefährdung darf es nach §24f Abs. 1 Z2 lit a UVP-G in keinem Fall kommen."

Wie der Verwaltungsgerichtshof im weiter oben zitierten Erkenntnis vom 22.10.2012, 2010/03/0014, noch zur alten Rechtslage ausgeführt hat, handelt es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Der Hinweis der belangten Behörde, die Grenzwerte der SchIV würden eingehalten, macht daher im gegenständlichen Beschwerdeverfahren eine Auseinandersetzung mit dem Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht daher die bereits im behördlichen Verfahren erfolgte Beurteilung anhand der SchIV ebenso heran wie die vom Umweltsenat ergänzend beauftragten Gutachten, in denen eine lärmtechnische und umweltmedizinische Beurteilung anhand der Vorgaben der SchIV ebenso erfolgt wie eine Befassung mit der Frage, welche darüber hinaus gehenden Auflagen zum Schutz vor unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsgefährdung notwendig sind.

II.5.2.3. Zur kumulierenden Betrachtung der Lärmimmissionen

Die XXXX rügt die unterbliebene gemeinsame Betrachtung der Auswirkungen von Lärm und Emissionen auf die Umwelt von Bahn, Straße und Flughafen im momentanen Zustand und den geplanten zusätzlichen Flughafen ausbau (Berufung vom 19.06.2011, Seite 2). Ebenso fordern die Standortgemeinden eine Untersuchung der kumulativen Auswirkungen der Belastungen sowohl durch den Flug- als auch durch den Bahn- und Straßenlärm. Um für eine solche Betrachtungsweise einen Ansatz zu finden, habe das Land NÖ die XXXX-GmbH mit einer Studie beauftragt, die auch Gegenstand des Verfahrens geworden sei. Die Behörde habe aber eine kumulative Betrachtung abgelehnt, weil eine "Gesamtlärbetrachtung" auf der Grundlage der SchIV rechtlich nicht möglich sei. Nach Ansicht der Standortgemeinden sei aus medizinischer Sicht zu beurteilen

gewesen, ob das Zusammentreffen mehrerer Lärmquellen verschiedener Verkehrsträger bei der betroffenen Bevölkerung Auswirkungen habe. Ein Antrag auf Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung und auf Einholung eines medizinischen Gutachtens sei nicht beachtet worden und werde für das Berufungsverfahren wiederholt.

Die Projektwerber führen zur Frage der Einbeziehung des Flughafenbestandslärms in die schalltechnische Bewertung des gegenständlichen Vorhabens in ihrer Stellungnahme vom 22.09.2011 aus, dass die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen dem Stand der Technik entsprechend anhand der SchIV für die Spange Götzendorf sowie anhand der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen - RVS 04.02.11 "Lärm und Schadstoffe" sowie der "Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen" für die Umfahrung Landesstraße B 60 vorgenommen worden sei.

Beiden Regelungen liege folgendes Grundkonzept zu Grunde: Der einzuhaltende Grenzwert bei der Realisierung eines neuen Vorhabens und damit die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen seien abhängig vom Bestandslärm. Ist der Bestandslärm hoch, sei auch der vom neuen Vorhaben einzuhaltende Grenzwert hoch und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen fielen deshalb geringer aus. Aus einer niedrigeren Bestandsbelastung resultiere hingegen ein vom neuen Vorhaben einzuhaltender niedrigerer Grenzwert. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen müssten dementsprechend höher dimensioniert werden.

Im gegenständlichen Vorhaben sei die Betrachtung des Bestandslärms des Fluglärms nicht berücksichtigt worden, was eine entsprechend gering angenommene bestehende Lärmbelastung zur Folge habe. Dies bedinge wiederum, dass der geringstmögliche Grenzwert einzuhalten war und die Schallschutzmaßnahmen entsprechend hoch ausgefallen seien. Die Bestandslärmbeurteilung führe im vorliegenden Fall dazu, dass dem Nachbarschutz bestmöglich Rechnung getragen werde.

Soweit die XXXX die gemeinsame Betrachtung der Auswirkungen von Lärm von Bahn und Straße fordere, verweisen die Projektwerber auf die Methodik der im behördlichen UVP-Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten bzw. der UVE. Das gegenständliche Vorhaben bestehe aus zwei Bestandteilen, die für sich genommen UVP-pflichtig seien und jeweils für sich genommen Schallemissionen bewirkten. Die Bewertung der jeweiligen Schallemissionen sei getrennt voneinander erfolgt, d.h. es seien die prognostizierten Zusatzbelastungen einerseits für Straßenlärm, andererseits für Bahnlärm dem Stand der Technik entsprechend ermittelt worden. Die so ermittelten zu erwartenden durch beide Bestandteile bedingten Zusatzbelastungen seien sodann sowohl in der UVE als auch im Teilgutachten "Umwelthygiene" einer humanmedizinischen Beurteilung unterzogen worden, sodass damit für sämtliche vorhabensbedingten Schallemissionen sowohl eine schalltechnische als auch eine humanmedizinische Beurteilung erfolgte.

Nach den vorliegenden lärmtechnischen Gutachten sei eine gemeinsame (kumulierte) Berechnung beider vorhabensbedingter Zusatzbelastungen (Straßen- und Bahnlärm) schon deswegen nicht sinnvoll, weil die Charakteristik beider Lärmarten unterschiedlich sei. Dies liege daran, dass sich der Beurteilungspegel für Straßenlärm aus einem nahezu gleichmäßigen, dauerhaften Geräusch zusammensetze. Hingegen handle es sich beim Beurteilungspegel für Bahnlärm um einen solchen, der aus mehreren, zeitlich auseinanderliegenden Einzelereignissen bestehe. Überdies enthalte der Beurteilungspegel für Bahnlärm nach den bestehenden besonderen Immissionsvorschriften den Anpassungswert - fünf dB. Daraus folgerten die lärmtechnischen Sachverständigen, dass eine kumulierte Betrachtung (Summenpegel) nach dem Stand der Technik nicht angezeigt sei.

Eine kumulierte Betrachtung beider Lärmarten sei aber auch nach den vorliegenden humanmedizinischen Beurteilungen in der UVE und im Teilgutachten "Umwelthygiene" und damit auch auswirkungsbezogen nicht erforderlich. Dies habe den Grund darin, dass nach den humanmedizinischen Beurteilungen die Geräusche der jeweiligen Emittenten aufgrund ihrer unterschiedlichen Frequenzen beim Menschen auch unterschiedlich wahrgenommen würden. Da darüber hinaus kumulative Effekte dieser unterschiedlichen Lärmimmissionen nach dem medizinischen Stand der Technik bis dato nicht nachgewiesen worden wären, seien die humanmedizinischen Gutachter zu dem Ergebnis gelangt, dass durch die Emissionen des gegenständlichen Vorhabens keine Gesundheitsgefährdung für Menschen zu erwarten sei.

Die getrennte Betrachtung bzw. Berechnung der beiden Lärmemittenten sei aber auch rechtlich zwingend vorgesehen: Gemäß § 17 Abs. 3 iVm § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 sei die Zumutbarkeit einer Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften, d.h. nach der SchIV, zu beurteilen. Diese Verordnung stelle nach den Ausführungen des Gesetzgebers einen aus Sicht des Nachbarschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und dem Interesse der Öffentlichkeit an der Verwirklichung von Bahnvorhaben dar. Nach § 1 SchIV gelte diese Norm aber ausschließlich für Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs, eine Bewertung bzw. Beurteilung anderer, nicht schienenbedingter Lärmarten sei in der SchIV nicht vorgesehen.

Die XXXX replizierte darauf in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2011, dass die Argumentation der Projektwerber die Tatsache vernachlässige, dass derzeit als Ausgleich für den höchst belästigenden Fluglärm am Tag (Lärmzone 3) die Nacht als Ruhepause zugestanden werde. Das eingereichte Projekt ignoriere die Nachtruhe und verschlechtere die Bedingungen für die angrenzenden Siedlungsgebiete. Die Gesamtbewertung der Auswirkungen werde "insbesondere durch den Wegfall der Ruhepausen zwischen dem lauten Flugzeuglärm durch permanenten Bahn- und Autolärm und Lärmkumulierung ...schwerwiegende Belastungen ergeben, die ein erträgliches Maß überschreiten" würden. Auch wenn "nach der gesetzlichen Anordnung die Zumutbarkeit der Belästigung nach der SchIV zu beurteilen ist", verbiete das Gesetz nicht die "als Minimalvariante geforderte Einhausung der Bahn und Straße im Nahbereich des Siedlungsgebietes".

Für die Beurteilung des Vorliegens einer Gesundheitsgefahr für Menschen im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist auf eine gefestigte Rechtsprechung des VwGH zu § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 zurückzugreifen. Demnach ist die Frage, ob eine nach den Umständen des Einzelfalls voraussehbare Gefährdung von Leben und Gesundheit iSd § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 vermieden werde, unter Berücksichtigung der in der Umwelt bereits vorhandenen Gefährdungen zu beurteilen. Dieser Beurteilung ist daher die durch das Hinzutreten der durch die beantragte Anlage bewirkten Immissionen zu der - aus anderen Quellen stammenden - Grundbelastung entstehende Gesamtsituation zu Grunde zu legen. Maßgeblich ist nicht, wie sich die Veränderung der Gesamtsituation auf Leben und Gesundheit iSd § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 auswirkt, sondern vielmehr die Auswirkungen der veränderten Gesamtsituation (vgl. VwGH vom 26.05.1998, 98/0470022; vom 29.06.2005, 2004/04/0048 und 2003/04/0103).

Vor diesem Hintergrund sind zunächst die aus dem Vorhaben resultierenden Lärmimmissionen der bereits bestehenden Grundbelastung durch den Flughafen Wien-Schwechat hinzuzurechnen und sodann die Frage zu beantworten, ob diese Gesamtlärmsituation eine Gesundheitsgefährdung für Menschen bedeutet. Demnach ist sowohl der Gesamtlärmpegel zu ermitteln (vgl. dazu implizit US 5B/2004/11-18 vom 03.12.2004, Spielberg und VwGH vom 29.05.2009, 2006/03/0156) als auch die gesamthaften Auswirkungen der verschiedenartigen Lärmimmissionen auf die Gesundheit zu beurteilen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie dies einige Beschwerdeführer verlangen, ob auch die Lärmimmissionen der geplanten 3. Piste des Flughafens Wien-Schwechat zur Grundbelastung zu zählen sind. Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH ist die Sach- und Rechtslage im Entscheidungszeitpunkt maßgeblich. Der VwGH hat aber erkennen lassen, dass dann, wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhaltes im Bereich der örtlichen Verhältnisse kommen wird und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, eine Bedachtnahme auf derartige Entwicklungen schon im Entscheidungszeitpunkt in Betracht kommt.

Es wurden daher vom ehemaligen Umweltsenat ergänzende Gutachten aus den Fachbereichen Schalltechnik und Umweltmedizin eingeholt. Diese Gutachten standen auch im Mittelpunkt der mündlichen Verhandlung.

Im schalltechnischen Ergänzungsgutachten, das wie in Kapitel I dieser Begründung ausgeführt, eine Gesamtlärbetrachtung Flug/Straße/Schiene zum Gegenstand hatte, wird zusammengefasst festgehalten, dass aus fachtechnischer Sicht sich keine notwendigen zusätzlichen Maßnahmen am Projektgegenstand selbst, welche erforderlich und geeignet wären, die Immissionen der Gesamtlärmbelastung zu reduzieren, ergeben.

Im umweltmedizinischen Ergänzungsgutachten wird zusammenfassend (Seite 37) festgestellt, dass durch das Projekt zum Großteil Verbesserungen der Immissionssituation zu erwarten sind. Es kommt straßenseitig zu deutlichen Reduktionen und allgemein zu Verbesserungen in den meisten Gemeinden. Es kommt in keinen Fällen zu Gesundheitsgefährdungen, Belästigungsreaktionen können jedoch nicht sicher ausgeschlossen werden. Es werden aber Maßnahmen empfohlen, die nach Ansicht der nichtamtlichen Sachverständigen jedoch bereits Projektbestandteil sind.

II.5.2.4. Erörterung des Themas "Lärmimmissionen" in der mündlichen Verhandlung:

Nach ausführlicher Darstellung dieser Ergebnisse der Gutachten durch die Sachverständigen erfolgte eine Auseinandersetzung mit den damit zusammenhängenden Themenbereichen in der mündlichen Verhandlung, die im Folgenden durch wörtliche Zitierung der relevanten Teile der Verhandlungsschrift wiedergegeben wird:

"BR Dr. Baumgartner zu MP 19 und ZP 45 in Götzendorf: Sind passive Schallschutzmaßnahmen notwendig zur Einhaltung der SchIV und in welchem Maß trägt der Bahnlärm und der Straßenlärm zu dieser Notwendigkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen bei?"

XXXX zu MP 19: Ist aufgrund der prognostizierten Schienenlärm Immissionsbelastung notwendig, der Beitrag des Straßenlärms dabei ist gering. Der Schienenlärm für sich löst diese passiven Schallschutzmaßnahmen aus.

Auf Frage Dr. Baumgartner, ob dies wie in seinem Gutachten dargestellt der Fall sei, obwohl es zu einer Senkung der Gesamtlärmimmissionen auf Grund des Neubauprojektes um ca. 6 dB komme, bejaht dies SV XXXX, weil bereits auf Grund der Überschreitung eines in der SchIV festgesetzten Pegels durch die Bahn solche passiven Lärmschutzmaßnahmen notwendig seien.

Auf Nachfrage des BR Dr. Baumgartner, ob diese Aussage auch auf die weiteren in Tabelle 1 S 6 seines Gutachtens angeführten Objekte zutrefte, gibt SV XXXX an, dass er dies nicht sagen könne, weil die Objekte, für die MP 19 und ZP 45 nicht repräsentativ sind, bereits im Antrag der Projektwerberinnen für passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen waren.

RA Dr. Scheichl stellt die Frage an den SV XXXX, warum dieser MP 19 schon jetzt höher belastet ist?

SV XXXX: Dies ergibt sich aus der Belastung durch die schon jetzt bestehende Schienenstrecke.

RA Dr. Scheichl, das heißt, dass das Gebäude MP 19 durch Verwirklichung des Vorhabens weniger belastet wird, als im Bestand.

SV XXXX bestätigt dies.

Mag. XXXX, RU 4, als Vertreter der belangten Behörde: Grundsätzlich wird aus Sicht der belangten Behörde eine Gesamtlärmbetrachtung aus 2 Gründen abgelehnt, zum Einen aus rechtlichen Gründen, insbesondere im Hinblick auf die besonderen Immissionsschutzvorschriften (SchIV). Zum Anderen, weil eine derartige Methode nicht dem Stand der Technik betreffend Einzelfallbeurteilungen in Anlagengenehmigungsverfahren entspricht. Aus dem Gutachten selbst ist abzuleiten, dass die angewandte Methode allenfalls nur für die Beurteilung in besonderen Fällen, wie Hotspot Analysen geeignet ist. Im Übrigen hat auch die bisherige Diskussion gezeigt, dass die einzelnen Lärmquellen beurteilungsrelevant sind und nicht die Gesamtlärmbetrachtung.

RA Dr. John: Zur Stellungnahme der belangten Behörde, wonach eine Gesamtlärmbetrachtung nicht Stand der Technik sei, verweise ich darauf, dass für die betroffene Bevölkerung bei Umsetzung des beantragten Projektes und auch der dritten Piste des Flughafens ausschließlich der Gesamtlärm relevant ist und es schon den Gesetzen der Logik widerspricht, eine isolierte Beurteilung der einzelnen Lärmquellen vorzunehmen.

Vertreter der belangten Behörde verweist darauf, dass es sowohl physikalisch als auch rechtlich unzulässig sei die einzelnen Lärmarten zusammenzurechnen. Dies wurde auch im Schalltechnischen Gutachten nicht gemacht. Er verweist weiters darauf, dass die belangte Behörde in der Beurteilung sehr wohl alle auftretenden Lärmarten beurteilt hat, entweder als Emission der Anlagen bzw. des Betriebs der Anlagen oder als Vorbelastung und das nicht nur im Hinblick auf den Bestand, sondern auch im Hinblick auf absehbare Vorhaben, wie die dritte Landepiste.

RA Dr. John an DI XXXX: Können Sie mir sagen, warum auf S 11 Ihres Gutachtens für die Szenarien die Werte aus dem Jahr 2006 werden?

DI XXXX: Auftragsgemäß war eine ergänzende Überprüfung der im erstinstanzlichen Verfahren vorgenommenen technischen Bewertung durchzuführen. Der Bestandslärm des Erstverfahrens wurde daher als Terminus Technicus übernommen. Die Heranziehung aktuellerer Bestandslärmdaten hätte einer Anpassung der UVE bedurft und führte auf Grund der infrastrukturellen Entwicklungen auf den Verkehrsträgern zu einer höheren Belastung der Ausgangssituation. Die Veränderung durch das Vorhaben im Vergleich zur Bestandssituation führte zu kleineren Werten, womit die Beibehaltung des Bezugsjahres 2006 für die Betroffenen auf der sicheren Seite liegt.

RA Dr. John: Sind Ihnen für dieses Gebiet aktuelle Verkehrszahlen für einen Zeitpunkt nach dem Jahre 2006 vorgelegen?

DI XXXX: Die Aussage bezieht sich nicht auf Verkehrszahlen, sondern aus der Entwicklungstendenz zwischen Bestand und Nullszenario.

RA Dr. John wiederholt die Frage, ob dem Gutachter aktuelle Werte nach 2006 für dieses Gebiet vorgelegen sind.

DI XXXX: Nein.

RA Dr. John: Erklären Sie mir bitte, wie Sie zu der Behauptung kommen, dass bei der Berücksichtigung der Werte von 2006 ohne Kenntnis der späteren Werte, die Betroffenen jedenfalls auf der "sicheren Seite" sind?

DI XXXX: Die Entwicklungstendenz zwischen Nullszenario und Bestandsszenario zeigt eine Verkehrssteigerung, welche auch im Zeitraum zwischen 2006 und 2025 anzunehmen ist. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die projektspezifischen Auswirkungen mit dem Nullszenario verglichen wurden, da, um die Veränderung zu beschreiben ein gemeinsamer zeitlicher Bezug notwendig ist.

VR an den Vertreter der Abteilung Landesstraßenplanung ST3: Haben Sie aktuellere Daten im Vergleich zu den Daten 2006, insbesondere für die B60 Umfahrung?

XXXX: Ich kann für die B60 Schwadorf den Verkehrswert für 2007 Fahrzeuge pro 24 Stunden mit 3.698 und den Wert für 2013 mit 3.838 angeben. Dadurch ergibt sich eine Erhöhung des Verkehrs zwischen 2007 und 2013 für diesen Zählpunkt.

RA Dr. John: Gibt es dazu schriftliche Unterlagen, weil naturgemäß Unterschiede bestehen an welchem Tag gemessen wird, z.B. Sonntag oder Mittwoch?

XXXX: Es handelt sich bei den von mir angegebenen Werten um den jährlich durchschnittlichen täglichen Verkehr, und zwar Montag bis Sonntag.

RA Dr. John: Welche Messmethode wurde angewendet?

XXXX: Bei diesem Punkt (Zählpunkt Schwadorf) handelt es sich um eine Dauerzählstelle, die 365 Tage im Jahr zählt.

RA Dr. John an XXXX: Von wem wurden die auf den Seiten 14 bis 17 genannten Daten geliefert?

SVXXXX: Ich habe sie vom PW erhalten.

RA Dr. John: Sie haben diesbezüglich gesagt, dass Sie Stichproben genommen haben. Von wie vielen Messpunkten haben Sie Stichproben genommen?

XXXX: Bei jedem Messpunkt habe ich zumindest eine Stichprobe genommen und eine vollständige Plausibilitätsprüfung durchgeführt.

RA Dr. John: Wurden auch bei jedem Messpunkt Schallmessungen durchgeführt?

XXXX: Nein, bei keinem einzigen. Ich habe ein Gutachten ergänzt und stütze mich auf die im erstinstanzlichen Verfahren verwendeten Daten.

RA Dr. John an SV XXXX: Ihrem Gutachten auf S 39 entnehme ich, dass die Frequenz der Güterzüge in der Nacht nicht bekannt ist. Am Beginn einige Absätze drüber führen Sie aus, dass es zu möglichen Belastungsreaktionen bis hin zu Schlafstörungen und Herzkreislauferkrankungen kommen kann, die unter Umständen irreversibel und progressiv sein können. Wie kommen Sie ohne Kenntnis der Frequenz der Güterzüge in der Nacht zu einer positiven Beurteilung des Projekts aus umweltmedizinischer Sicht?

SV XXXX: Ich habe die vonXXXX zur Verfügung gestellten Unterlagen verwendet.

RA Dr. John an XXXX: War Ihnen die Frequenz der Güterzüge in der Nacht bekannt?

XXXX: Angaben zur Zugfrequenz in der Nacht waren Bestandteil der UVE, die auch als Beurteilungsgrundlage zur Verfügung stand. Verwendet wurde diese Zahl aber nicht, da die unterschiedlichen Höhen und Zeitdauern

der Vorbeifahrtspegel verbunden mit der Frequenz der einzelnen Vorbeifahrten und dies bezogen auf das Betriebsprogramm im Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms als Einzahlangabe zum Ausdruck kommt.

Pause 11:15 bis 11:25

RA Dr. John an XXXX: Wenn Ihnen die Frequenz der Güterzüge in der Nacht nicht bekannt ist und nach Ihren eigenen Angaben auf S 39 des Gutachtens die Höhe und Frequenz der Güterzüge in der Nacht wie auch andere Züge selbstverständlich einen besonderen Einfluss auf Schlafstörungen haben und nach Ihren eigenen Angaben damit auch das endgültig resultierende Ausmaß an Einwirkungen nicht abschätzbar ist. Wie kommen Sie dann zu einer positiven Beurteilung des Projektes?

SV XXXX: Auftragsgemäß war auf Basis der SchIV u.a. die Beurteilung durchzuführen und hier weise ich daraufhin, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Im Speziellen handelt es sich bei den Immissionspunkten um solche, bei denen ein neuer Lärmemittent zu berücksichtigen ist bei der Beurteilung. Auf diese bezieht sich dieser von Dr. John zitierte Absatz.

RA Dr. Scheichl: Grundsätzlich glaube ich, gibt es ein Missverständnis. Maßgeblich für die Beurteilung ist der Beurteilungspegel, indem sich der Verkehr auf der Strecke als maßgebliche Verkehrsbelastung abbildet. Die Frage nach der Anzahl der Güterzüge kann dahingehend beantwortet werden, dass diese im Projekt enthalten sind. Im Jahr 2025 (dem Prognosehorizont) ergibt sich dabei, dass keine Güterzüge auf der Strecke fahren werden. In der Nacht wird im Jahr 2025 dem Betriebsprogramm entsprechend ein Zug die Strecke befahren.

RA Dr. Vana dazu: Ich entnehme aus dem Einreichprojekt Fachbeitrag Schallschutz S 46ff, dass für das Bahnverkehrsaufkommen Prognose 2025 kein Betriebsprogramm sondern ein Dimensionierungsprogramm zu Grunde gelegt wurde, wie es in diesem Fachbeitrag dargestellt ist. Die Frage an die ÖBB Projektwerberin aus Sicht der Standardgemeinden ob dieses Dimensionierungsprogramm immer noch dem gesamten Projekt zu Grunde liegt?

RA Dr. Scheichl: Das Dimensionierungsprogramm (maximale Streckenkapazität) liegt dem Projekt unverändert zu Grunde, aus diesem ergibt sich die maßgebliche Verkehrsbelastung und damit jener Beurteilungspegel, der sämtlichen Gutachten zu Grunde liegt. Da sich die Streckenbelastung im Zeitlauf jedoch erst entwickelt, ist in den Projektunterlagen auch das zu erwartende Betriebsprogramm 2025 dargestellt.

BR Dr. Baumgartner: Bezogen auf die Forderung der SchIV, für den Berechnung des Beurteilungspegels die im Betriebsprogramm festgelegten Daten unter Bedachtnahme auf Mittel - und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln, ersuche die ÖBB darzulegen, inwieweit dies erfolgt ist.

RA Dr. Scheichl: Dies ist insofern erfolgt, als die maximal mögliche Streckenkapazität zu Grunde gelegt wurde und damit auch eine evtl. Verlängerung nach Süden Richtung Wampersdorf abgedeckt ist.

Unterbrechung für die Mittagspause bis 13.30 Uhr

VR: Im Schreiben vom 30. Dezember 2013 fordert die XXXX eine schalltechnische Neubewertung ein, da der Kindergarten in der Gemeinde XXXX inzwischen neu bzw. umgebaut wurde. Hat sich dadurch für Sie als schalltechnischer SV in der Beurteilung etwas verändert?

SV XXXX: Diesbezüglich ergibt sich keine neue Bewertung, da der MP07 am Rand der B60 liegt, die Beurteilung im Freien erfolgt und mit diesem Punkt die Belastung auf der Liegenschaft abgedeckt ist.

RA. Dr. John: Herr XXXX, Sie haben auf Seite 25 über das verwendete Verfahren zur Hotspot-Analyse gesagt, Sie haben einen Schwellenwert von 65 dB angenommen. Was bedeutet das konkret?

SV XXXX, dies bedeutet konkret, dass im Punkt 6.8. Detailanalysen bei allen Immissionspunkten durchgeführt wurden, welche diesen Wert überschreiten.

RA. Dr. John. Heißt dies, dass dieser Schwellenwert von 65 dB nur über Tag ist oder auch in der Nacht?

SV XXXX. Beim kumulierten Summenpegel handelt es sich um eine Größe, welche in gewichteten Zeitabschnitten den Tag, die Nacht und den Abend, dies unter Berücksichtigung der nach Midema publizierten Wirkungen gebildet wird.

RA: Dr. John. Habe ich richtig gehört, dass da auch die Nacht drinnen ist?

SV XXXX: Ja.

RA Dr. John an XXXX. Sie haben auf Seite 17 bei einem Wert von 55 dBA bewertet, ausgeführt, dass die Situation zunehmend als gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung einzustufen ist. Es bestehe auch Evidenz, dass das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten ansteigen wird. Wie ist das im Zusammenhang mit dem vom XXXX angenommenen Schwellenwert von 65 dB zu sehen?

SV XXXX: Ich habe ausgeführt, dass ich die technische Gesamtlärbetrachtung nicht zur Beurteilung für die Auswirkungen auf den menschlichen Organismus herangezogen habe, sondern auch die Einzelzahlangaben, die mir der technische SV auch zur Verfügung gestellt hat, meine Erkenntnisse abgestellt habe.

RA Dr. John: War nicht gerade im Gutachtensauftrag die Gesamtlärbetrachtung enthalten?

SV XXXX: Ich habe die Gesamtlärbetrachtung nicht im Hinblick auf die an mich als medizinische SV gerichteten Fragen beurteilen können, habe das im Gutachten dargestellt, warum und habe auf Basis der zitierten Beurteilungsgrundlagen meine Schlussfolgerungen gestellt.

BR Dr. Baumgartner: Ich würde gern eine Zusammenfassung der Situation versuchen, was den Lärm betrifft: Von Bürgerseite, von Anrainerseite ist ganz massiv der Wunsch gekommen nach einer Gesamtlärbetrachtung. Der Umweltsenat hat diesen Wunsch als berechtigt angesehen und hat entschieden, das zu probieren. Wir haben auch einen SV gefunden, der gemeint hat, er bringt das zusammen. Das war der Herr XXXX und wir haben eine medizinische SV gefunden die auch gemeint hat, dass sie das probieren wird. XXXX hat ein Gutachten gemacht. Offensichtlich ist es der medizinischen SV nicht möglich aufgrund der Gesamtlärbetrachtung ein medizinisches Gutachten zu machen. Was die Frau Doktor gemacht hat, war eine Beurteilung der Auswirkungen des Lärms der einzelnen Verkehrsträger auf die menschliche Gesundheit. Dafür gibt es Beurteilungsgrundlagen. Mehr ist im Moment nicht machbar. Es ist offensichtlich die Grenze der wissenschaftlichen Machbarkeit erreicht. Es wurde mehr gemacht als je in Österreich gemacht wurde. Wenn die medizinische SV ihre Beurteilung auf Grundlage der ihr derzeit zur Verfügung stehenden Instrumente durchgeführt hat, so müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass sie das Maximum dessen erfüllt hat, was ihr auf Basis ihrer wissenschaftlichen Grundlagen möglich ist.

RA Dr. John. Dann muss man aber schon feststellen, dass der Gutachtensauftrag des Umweltsenates nicht vollständig beantwortet wurde, wobei ich insbesondere auf die Seiten 5 und 6 oben verweise, wobei die SV sehr wohl davon spricht, dass gewisse Prämissen um die Gesamtlärbetrachtung einzubeziehen sind. Ist von Ihnen beiden SV der Schienenbonus jetzt berücksichtigt worden oder nicht?

SV XXXX: Der Umstand, dass die schalltechnischen Kenngrößen des Schienenverkehrs unter Anwendung des Schienenbonus respektive als Beurteilungspegel, angegeben wurden, wurde berücksichtigt. Die wirkungsbezogenen Ableitungen machten es notwendig, vor Anwendung des MIDEMA-Verfahrens den Schienenbonus zu eliminieren.

XXXX: Ich habe vom SV für Schalltechnik die Einzelzahlangaben für die bahn-relevanten Schallquellen erhalten und nehme an, dass in diesen auch der Schienenbonus berücksichtigt wurde.

SV XXXX. Ja.

RA Dr. Vana: Das bisherige Vorbringen wird aufrechterhalten. Es wurde einleitend vom VR und vom SV darauf hingewiesen, dass sich die Rechtslage betreffend § 24 f UVP-G zur Anwendbarkeit der SchIV geändert hat. Dennoch halten die Standortgemeinden fest, dass der Verfassungsgerichtshof seinem Beschluss vom 02.10.2013 B327/2012 u.

a. ein Gutachten zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht hat, nämlich das Gutachten Lassnig/Neuberger. Der VfGH hat in seinem Beschluss ausdrücklich auf dieses Gutachten Bezug genommen, sodass aus der Sicht der Standortgemeinden weiterhin für die Auslegung der SchIV im Sinne einer verfassungskonformen Interpretation Bedeutung hat. Aus Sicht der Standortgemeinden ist der Vorschlag der SV von Bedeutung, dass mit einem "Beurteilungspegel" von 30 dB nicht das Auslangen gefunden wird, sondern dieser durch die zusätzliche Festlegung des gemittelten Spitzenschallpegels für die lauteste Zuggattung von 47 dB erweitert werden soll. Die SV haben dies mit der Notwendigkeit der Vermeidung von Reaktionen durch Einhaltung eines Spitzenpegels von 45 dB "am Ohr des Schläfers" begründet. Die Frage der Standortgemeinden sowohl an die

Projektwerberin ÖBB als auch an die beiden SV lautet: Werden die oben zitierten Vorgaben (Lassnig-Neuberger) vom gegenständlichen Projekt eingehalten?

RA Dr. Scheichl: Ja, die Vorgaben des Gutachtens Lassnig-Neuberger werden in jenem Punkt jedenfalls eingehalten, wonach der eingehaltene Beurteilungspegel im Freiraum auch zu keinen Pegeln im Innenraum führt, die eine Gesundheitsgefährdung bewirken. In jenem Punkt, in dem das Gutachten LASSNIG/Neuberger davon ausgeht, dass bis zu einem Pegel von maximal 70 dB (gemessen im Freien 0,5 m vor der Fassade) keine Maßnahmen erforderlich sind, teilt die ÖBB auch diese Meinung. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass nach Ansicht der ÖBB darüber hinaus derzeit noch keine gesicherten Erkenntnisse auf fachlicher Ebene bestehen, die eine Beurteilung des Spitzenpegels zulässt.

BR Dr. Baumgartner: Ich habe zwei Fragen, zunächst an den Dr. Vana:

Zunächst: Wo nehmen Sie den Beurteilungspegel von 30 dB her?

Ing. LASSNIG für die ÖBB verweist auf § 5 Abs. 5 der SchIV.

BR Dr. Baumgartner an die beiden SV: Was haben die Spitzenpegel in unserem Verfahren für eine Bedeutung. Sind diese von der SchIV erfasst oder nicht. Wenn sie nicht erfasst sind, was bedeutet das für unser Verfahren?

SV XXXX: Bei der Beurteilung von Lärm entspricht es dem Stand der Technik, jene Kenngrößen heranzuziehen, welche für die zu betrachtende Wirkung am besten korreliert. Sowohl die EU als auch die Europ. Umweltagentur haben zur Beschreibung von Schlafstörungen Lnight zur Anwendung empfohlen. Die Europ. Umweltagentur schreibt, dass Kenngrößen des Einzelereignisses, wie der Maximal- oder Einzelereignispegel als Indikatoren für gesundheitliche Langzeitwirkungen derzeit noch nicht belastbar sind (siehe VDI 3722 Teil 2, Mai 2013). Aus diesem Grund wurde kein zusätzliches Datenmaterial zur Ergänzung meines Gutachtens benötigt und mit den geeigneten Kenngrößen des Erstverfahrens das Auslangen gefunden.

BR Dr. Baumgartner: Sie haben also jene Kenngrößen erhalten, die zur Bildung des Beurteilungspegels nach SchIV ausreichend sind. Darüber hinausgehende andere Kenngrößen des Einzelereignisses, wie der Maximal- oder Einzelereignispegel waren für Sie nicht relevant, wenn ich das richtig verstanden habe, weil sie als Indikatoren für gesundheitliche Langzeitwirkungen nach dem zitierten technischen Regelwerk noch nicht belastbar sind.

SV XXXX: So ist es.

SV XXXX: Einzahlangaben waren Beurteilungspegel, keine Spitzenpegel, die ich meiner Beurteilung zugrunde gelegt habe und zu einem Ergebnis gekommen bin. Meines Wissens nach sind in der SchIV keine Lärmspitzenpegel enthalten.

BR Dr. Baumgartner: Nach der Judikatur der Gerichtshöfe öffentlichen Rechts könnte es bei der Beurteilung von Eisenbahnlärm im Genehmigungsverfahren trotz Geltung der SchIV als "Mindeststandard" dann notwendig sein, darüber hinausgehende Maßnahmen zu setzen, wenn die einschlägigen SV (Medizin, Lärmtechnik) zum Schluss kommen, dass dies im konkreten Einzelfall zum Schutz vor unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen notwendig ist. Deshalb die Frage an Sie, Frau XXXX, ob Sie sich der Ansicht von XXXX anschließen oder in diesem konkreten Verfahren eine darüber hinausgehende Beurteilung, etwa aufgrund zu erwartender Lärmpegelspitzen, notwendig wäre?

SV XXXX: Da offensichtlich keine verlässlichen lärmtechnischen Grundlagen beibringbar sind, die eine humanmedizinische Beurteilung eines Spitzenpegels erlauben würde, wiederhole ich meine Forderung aus meinem Gutachten, zunächst wirksame Monitoringmaßnahmen zu setzen, um dann bei tatsächlich gemessenen Spitzenpegeln einzuschreiten.

RA Dr. Scheichl betont, dass er die Aufregung um die SchIV nicht versteht und verweist auch auf die Judikatur des VfGH, wonach die SchIV anzuwenden ist. Er wiederholt aber auch, dass das im von Dr. Vana erwähnten Gutachten Lassnig/Neuberger vorgeschlagene Kriterium eines Spitzenpegels von 70 dB, unter dem jedenfalls keine Maßnahmen zu setzen sind, auch aus Sicht der ÖBB zutreffend sein wird; er legt das erwähnte Gutachten dem Gericht vor.

Dieses Gutachten wird als Beilage zur Niederschrift zum Akt genommen.

RA Dr. Vana: In diesem Gutachten haben die SV die Maßnahmen, die wir jetzt diskutiert haben, mit der Notwendigkeit der Vermeidung von Reaktionen durch Einhaltung eines Spitzenpegels von 45 dB "am Ohr des Schlafers" begründet. Die Frage an XXXX ist: Können Sie aus humanmedizinischer Sicht, diese Einschätzung dieser Forderung mittragen.

SV XXXX: Ja, es gibt zahlreiche wissenschaftliche Expertisen, die diese Forderung nach einem L_{Amax} von 45 dB untermauern.

RA Dr. Vana: Die Frage für mich ist, ob aus den vorher von Dr. Scheichl erwähnten Kriterium, wie es in dem Gutachten vorgeschlagen wurde und zum Beispiel im Verfahren Pottendorfer Linie als Auflage vorgeschlagen wurde, für unser Verfahren etwas zu gewinnen ist.

SV XXXX: Das würde ganz dem entsprechen, was ich unter einer Beweissicherungsmaßnahme verstehe, um entsprechend nach Projektumsetzung auf die zu hohe Lärmpegel zu reagieren, die vorher so im Verfahren nicht ermittelt werden konnten.

VR: Ist so etwas aus Sicht der Schalltechnik formulierbar.

SV XXXX: Ja, natürlich, doch da muss mir SV XXXX zur Hand gehen, wenn der Pegel im Raum der Maximalpegel ist, dann wäre dies aus technischer Sicht die geeignete Messgröße.

RA Dr. Scheichl: Mein Vorschlag steht: Gegen eine solche Auflage im Sinne der Pottendorfer Linie hätten wir keine Einwände. Eine Abweichung von den auf Grundlage des Lassnig/Neuberger-Gutachtens festgelegten Kriterien ist aus Sicht der PW jedoch nicht zielführend, da gerade dieses Gutachten letztlich auch vor den Höchstgerichten zu der vorgenommenen Interpretation der SchIV geführt hat.

RA Dr. John: Die von mir vertretenen Mandanten schließen sich dieser Lösung nicht an, zumal auch heute durch die Aussage des SV XXXX klar geworden, dass die im zitierten Gutachten angenommenen Werte, nämlich Spitzenpegel 70 dB bei gekipptem Fenster keinesfalls einen Wertpegel L_{Amax} 45 dB am Ohr des Schlafers ergeben.

RA Dr. Scheichl: Herr Kollege, tendenziell bewegen Sie sich außerhalb Ihres Mitspracherechts. Keiner Ihrer Mandanten ist unmittelbarer Nachbar.

RA Dr. John: Mein Mandant Herr XXXX hat etwa einen Abstand zur projektierten Bahnlinie von 100 bis 150 m. Daher gibt es sehr wohl subjektive öffentliche Rechte.

VR an die ÖBB: Bitte hängen Sie einen Messpunktplan an die Tafel.

VR: Der Blick auf den Plan hat einen Abstand des Gebäudes von Herrn XXXX von der projektierten Bahnlinie von ca. 500 m ergeben. Herr XXXX ist davon ca. 400 m entfernt.

BR Dr. Baumgartner: Welcher Messpunkt wäre für diesen Bereich repräsentativ?

RA Dr. Scheichl: MP11 und IP28/29.

XXXX: Ich stelle richtig, dass ich nicht behauptet habe, dass die Einhaltung eines Rauminnenpegels von 45 dB bei einem Außenpegel als Vorbeifahrtspegel von 70 dB nicht möglich sei, sondern dass eine Begrenzung des Vorbeifahrtspegels außen nicht in jeder Situation die Sicherstellung eines Maximalpegels von 45 dB in Raummitte bei gekipptem Fenster zur Folge hat.

RA Dr. Vana: Für die Standortgemeinden war stets wichtig, dass hinsichtlich der Prognose realistische Werte zugrunde gelegt werden und sie haben daher gefordert, dass bei den Prognoseüberlegungen auch die Option "Gramatneusiedler Ast" mitgedacht wird. Daran anschließend die Frage an PW, ob die in der heutigen Verhandlung von der PW getätigte Aussage, dass die die "maximale Kapazität" der Strecke zugrunde gelegt wurde ob diese Aussage richtig ist?

RA Dr. Scheichl: Ja, es stimmt. Es wurde bereits im Protokoll festgehalten."

II.5.2.5. Schlussfolgerungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Themenbereich "Lärmimmissionen"

Der Berechnung des Beurteilungspegel nach der SchIV, der den Berechnungen der zukünftigen zu erwartenden Schienenlärmimmissionen zu Grunde gelegt wurde und der auch in die Gesamtlärbetrachtung eingeflossen ist, wurde im Sinn eines Dimensionierungsprogrammes die maximal mögliche Streckenkapazität zu Grunde gelegt. Damit wurde auch eine mögliche zukünftige Anbindung der Strecke an die Südbahn über Wampersdorf berücksichtigt. Für die Nacht im Jahr 2025 wurde eine Zugfahrt zugrunde gelegt und es wurde angenommen, dass 2025 keine Güterzüge die Strecke befahren werden. Die mündliche Verhandlung hat ergeben, dass sowohl in Bezug auf den angenommenen Straßenverkehr, für den in der mündlichen Verhandlung Zählstellenergebnisse bekannt gegeben wurden, als auch in Bezug auf den Bahnverkehr, für den die maximale Streckenkapazität angenommen wurde, von realistischen Zahlen bzw. von für die Anrainer ausreichend sicheren und belastbaren Szenarien ausgegangen worden ist.

In den Beschwerden wurde eine Gesamtlärbetrachtung gefordert. Der Umweltsenat und in der Folge das Bundesverwaltungsgericht haben diese Forderung als berechtigt angesehen und haben entschieden, eine derartige Gesamtlärbetrachtung in Auftrag zu geben. Der lärmtechnische Sachverständige hat ein Gutachten angefertigt, das eine Gesamtlärbetrachtung enthält. Der medizinischen Sachverständigen war es jedoch nicht möglich, aufgrund der Gesamtlärbetrachtung ein medizinisches Gutachten zu erstellen. Sie hat sich bei ihrer Beurteilung der Auswirkungen des Lärms auf die menschliche Gesundheit auf eine gesonderte Beurteilung der Auswirkungen des Lärms der einzelnen Verkehrsträger gestützt, weil sie nur dafür ausreichende Beurteilungsgrundlagen vorgefunden hat. Aus Sicht der umweltmedizinischen Sachverständigen war damit die Grenze der wissenschaftlichen Machbarkeit erreicht. Wenn die medizinische Sachverständige ihre Beurteilung auf Grundlage der ihr derzeit zur Verfügung stehenden Instrumente durchgeführt hat, so muss das Bundesverwaltungsgericht zur Kenntnis nehmen, dass in diesem Verfahren damit die möglichen Grenzen der wissenschaftlichen Erkenntnisfindung erreicht sind.

Das Bundesverwaltungsgericht legt seiner Beurteilung das Gutachten des lärmtechnischen Sachverständigen einschließlich seiner Gesamtlärbetrachtung zu Grunde. Dieses zeigt, zu welchen Erhöhungen des Gesamtlärmpegels unabhängig vom verursachenden Verkehrsträger, es insgesamt in der Region und an den einzelnen Beurteilungspunkten kommen könnte. Die umweltmedizinische Beurteilung erfolgt aufgrund der für den von jedem einzelnen Verkehrsträger ausgehenden Lärm gesondert zur Verfügung stehenden Beurteilungsgrundlagen und wird ebenfalls der Beurteilung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde gelegt.

Nur durch Bahnlärm kommt es beim konkreten Vorhaben an einigen Punkten zur Überschreitung der durch die SchIV festgelegten Pegel. Dort sind projektgemäß passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Auf den Bahnlärm ist nach §§ 24 f Abs. 2 UVP-G 2000 die SchIV anzuwenden. Es kommt durch das Vorhaben zu keiner Gefährdung und unzumutbaren Belästigung nach Abs. 1 Z 2 lit a und c. Aufgrund durch den Straßenverkehr bewirkter Lärmerhöhungen kommt es nach den Kriterien der Bestimmung des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 zu keiner unzumutbaren Belästigung oder Gesundheitsgefährdung.

Auf Grund der Aussagen in den Gutachten XXXX (Seite 22) sowie in der in der Zeitschrift Recht der Umwelt & Technik veröffentlichten Studie von Lassnig/Neuberger, Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht, in RdU&T (2014) 35-51 ergibt sich grundsätzlich keine Notwendigkeit für eine Änderung der in der SchIV enthaltenen Grenzwerte und Beurteilungskriterien, insbesondere auch des sogenannten "Schienenbonus". Eine Invalidation der SchIV wird vom Bundesverwaltungsgericht daher nicht angenommen. Das Bundesverwaltungsgericht findet keinen Anlass, einen Antrag gemäß Art 139 B-VG beim Verfassungsgerichtshof zu stellen.

Im Sinne des nach § 24f Abs. 1 anzuwendenden Vorsorgeprinzips und Immissionsminimierungsgebotes sowie der oben angeführten Judikatur des VwGH nimmt das BVwG aufbauend auf die Ergebnisse des gesamten Ermittlungsverfahrens (besonders der mündlichen Verhandlung) eine zusätzliche Auflage in Bezug auf mögliche Schallpegelspitzen des Bahnverkehrs in den Spruch (Punkt A.II.) auf. Da zwischen den bestehenden Schallimmissionen von der S 7 sowie Ostbahn und den projektkausalen der Spange Götzendorf differenziert werden muss, wurde der Forderung des Rechtsvertreters der Standortgemeinden im Rahmen der mündlichen Verhandlung (Auflage im Sinne der "Pottendorfer Linie") in adaptierter Weise, d.h. konkret bezogen auf das Vorhaben "Spange Götzendorf", Rechnung getragen.

Die Auflage basiert auf den lärmschutztechnischen Erkenntnissen und Schlussfolgerungen des Gutachtens Lassnig/Neuberger, Noise annoyance correction factor und Schienenbonus aus schalltechnischer und umwelthygienischer Sicht, in RdU&T (2014), Seite 39, 40; sowie 50,

51. Demnach beträgt bei Schienenlärm bei gekipptem Fenster die Differenz zwischen Außenlärm und Innenlärm in Raummitte unabhängig von der Schalldämmung der Fenster mindestens 18 dB - 19 dB. Bei geschlossenem Fenster entspricht diese Differenz dem Wert der Schalldämmung des Fensters im Einbauzustand plus zumindest

4 dB Pegeldifferenz. An Schlafplätzen in Räumen besteht gegenüber dem Immissionspegel in Raummitte eine zusätzliche Pegelminderung um mindestens 2 dB, sowohl bei gekipptem als auch bei geschlossenem Fenster. Bei Spitzenpegel außen bis 70 dB und einem Fensterschalldämmmaß von mindestens 18-19 dB plus zumindest 4 dB Pegeldifferenz bei geschlossenem Fenster wird auch der zusätzlich zur SchIV beachtete gemittelte Spitzenschallpegel für die lauteste Zuggattung von 47 dB in Raummitte eingehalten und es sind für die Schalldämmung keine besonderen Anforderungen zu stellen.

II.5.2.6. Zur Erhöhung der Feinstaubemissionen

Die XXXX moniert in ihrer Berufung, dass aus dem Vorhaben erhebliche "Gesundheitsgefährdungen aufgrund der zu erwartenden massiven zusätzlichen...Feinstaubemissionen, welche voraussichtlich signifikant gesundheitsgefährdende Werte erreichen" folgten.

In der Stellungnahme der Projektwerber vom 22.09.2011 wird dazu auf die beigelegte fachliche Stellungnahme (Kapitel 4.1. und 5.9.) verwiesen. Diese wiederum verweist auf den Fachbeitrag Luftreinhaltung bzw. Humanmedizin zur UVE. Diese hätten die Untersuchung zum Inhalt, ob durch den Bau bzw. den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens signifikant gesundheitsschädigende Zusatzbelastungen resultierten.

Durch die Staubemissionen während der Bauphase seien auf Grund der modellierten PM10- Zusatzbelastung zusätzliche Überschreitungen des Tagesmittel (TMW) - Grenzwertes von 50 µg/m³ im Vergleich zur Bestandssituation möglich. Aufgrund der Emissionsanalyse könne davon ausgegangen werden, dass aber lediglich 3% der Feinstaub-Emission verbrennungsbedingt (Exhaust-Anteile) freigesetzt werde. Staubmindernde Maßnahmen seien im Projekt vorgesehen (vgl. Einlage 701, Kapitel 8). Bei projektmäßiger Umsetzung des Vorhabens könnten dem Projekt "Spange Götzendorf" in der Betriebsphase aus lufthygienischer und lufttechnischer Sicht geringfügig nachteilige, im Sinne der Luftreinhaltung vernachlässigbar nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zugeschrieben werden, da die Zusatzbelastungen infolge von Luftschadstoffen durch das gegenständliche Vorhaben unterhalb der Irrelevanzkriterien gemäß dem Schwellenwertkonzept lägen.

Sowohl getrennt als auch in Summe von beiden Emittenten Straße und Bahn seien die Feinstaubemissionen innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte und daher auch aus medizinisch wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht gesundheitsgefährdend. Durch das Anbringen von Schallschutzwänden könnten die metallenen Anteile aus dem Schienenantrieb wesentlich vermindert werden. Diese Effekte konnten durch Messungen am Bahnhof Zürich nachgewiesen werden. Messungen entlang weit höher genutzter Bahnlinien in Österreich hätten diese Ergebnisse bestätigt.

Im Teilgutachten 22 "Umwelthygiene" von XXXX wird in der Zusammenfassung der zu erwartenden Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen auf den Menschen hinsichtlich der Bauphase ausgeführt, dass "aus medizinischer Sicht...die prognostizierten zusätzlichen - durch den Bau...bedingten - Belastungen mit PM10, PM2, NO₂ und Staubdeposition keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) der nächstgelegenen Anrainer" haben, wenn die "im UVE Fachbeitrag Luftreinhaltung und im UVP-Teilgutachten Nr. 18 Luftreinhaltetechnik festgelegten - unbedingt geforderten Maßnahmen - umgesetzt werden". Auch hinsichtlich der Betriebsphase (Seite 26 des Teilgutachtens 22) erfüllen die "prognostizierten Zusatzbelastungen der verkehrsrelevanten Luftschadstoffe NO₂, PM10, PM 2, 5, CO und Benzol...bei allen nächstgelegenen - höchstexponierten - Anrainern alle jeweiligen Irrelevanzkriterien. Eine Berechnung der Gesamtbelastungen ist daher aus medizinischer Sicht nicht erforderlich, da Zusatzbelastungen im Bereich der Irrelevanz keine medizinisch nachweisbaren Auswirkungen auf exponierte Personen haben."

Einem schlüssigen Sachverständigengutachten kann aber mit bloßen Behauptungen ohne Argumentation auf gleicher Ebene in tauglicher Art und Weise nicht entgegengetreten werden (vgl. auch die Entscheidung des Umweltsenates vom 14.12.2006, US 3A/2006/23-6, Wien U2-Verlängerung VI, mwH auf VwGH Judikatur).

Die Ausführungen der Sachverständigen, aus denen sich zusammengefasst ergibt, dass die Belastungen keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden von Menschen im Untersuchungsraum haben, sind für das Bundesverwaltungsgericht schlüssig und nachvollziehbar. Angesichts der angeführten Rechtsprechung vermag das Bundesverwaltungsgericht auch nicht den Ausführungen des Sachverständigen und der darauf fußenden Auffassung der Erstbehörde, dass die erteilten Auflagen aus humanmedizinischer Sicht ausreichend seien, entgegen zu treten. Aus den angeführten Gutachten zieht das Bundesverwaltungsgericht den rechtlichen Schluss, dass weder eine unzumutbare Belästigung noch eine Gesundheitsgefährdung zu erwarten ist. Daraus ergibt sich, dass die festgestellte Immissionsbelastung kein Ausmaß erreicht, welches gemäß § 24f UVP-G 2000 die Bewilligung unmöglich machen würde.

II.5.2.7. Zur Ortsentwicklung

Die Standortgemeinden rügen schließlich, dass die Haltestelle "XXXX/XXXX/ Schwadorf" im Projekt lediglich als Option vorgesehen sei. Auf das Vorbringen der Standortgemeinden, dass zur Erfüllung der Ziele der Ortsentwicklung, aber auch ausdrücklich als Ausgleich für die gestiegene Umweltbelastung durch das gegenständliche Projekt, das Projekt nur dann umweltverträglich sei, wenn ein ausreichender Anschluss an den öffentlichen Verkehr durch Umsetzung der geplanten Haltestellen und Einrichtung eines entsprechenden regionalen Verkehrs gegeben sei, sei die Behörde nicht eingegangen. Die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen hielte zu dieser Frage fest, dass die Haltestelle Schwadorf-XXXX fixer Projektbestandteil wäre und weder die Haltestelle Schwadorf-XXXX noch die Haltestelle Götzendorf lediglich als Optionen vorgesehen seien. Dies stehe im klaren Widerspruch mit dem Wortlaut des Projektes. Dennoch habe die Behörde keine Schritte unternommen, den Widerspruch aufzuklären bzw. zu dieser Frage eine Auflage zu erteilen.

Die Standortgemeinden hätten weiters gefordert, dass als Ausgleich zu den Umweltbelastungen durch das Vorhaben Auflagen zu erteilen seien, "wonach die Verkehrsbelastung in den Ortsbereichen durch die Neutrassierung durch die B 60 deutlich verringert" werde. Dennoch sei weder die Anbindung der B 60 an das Betriebsgebiet XXXX noch die Entlastung der Ortsgebiete, insbesondere jener der Marktgemeinde XXXX, Gegenstand von Auflagen geworden.

Die Projektwerber verweisen in ihrer Stellungnahme vom 22.09.2011 darauf, dass die geforderte Haltestelle Schwadorf-XXXX fixer Bestandteil des Projektes und die Verringerung der Verkehrsbelastung nicht verfahrensgegenständlich sei.

In ihrer Replik vom 18.10.2011 begrüßen die Standortgemeinden die Feststellung der Projektwerber, dass die Haltestelle Schwadorf-XXXX fixer Projektbestandteil sei und halten im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Projektes den Antrag auf eine diesbezügliche Auflage aufrecht.

Zu der von den Standortgemeinden monierten Haltestelle Schwadorf-XXXX ergibt sich aus der Projektbeschreibung der Bahntrasse Folgendes: "Zwischen der Überquerung Landesstraße L 156 und der XXXX ist eine Haltestelle Schwadorf-XXXX mit Randbahnsteigen und einer Park&Ride - Anlage geplant."

Die Einreichunterlagen Band 2 Technische Planung - Verkehrsplanung Bahn Einlage 201 Technischer Bericht (Seite 16) widmen dem "Regelprofil HST Schwadorf-XXXX" einen eigenen Punkt 2.3.5, in dem insbesondere Regelgleisabstand, Lichtraum, Planumsneigung, Planumsschutzschicht, Frostschutzschicht, Oberbau, Schotterbettstärke, Randbahnsteige, Bahnsteigsbelagsaufbau und Rohrzugstrasse definiert sind. Die montierte Haltestelle wird in diesem Bericht auch im Zusammenhang mit Entwässerungsabschnitten nochmals (Seite 39) angeführt.

Die geplante Haltestelle hat zudem in den gutachterlichen Erwägungen Eingang gefunden. So führt etwa Gutachter XXXX im Teilgutachten 6, Eisenbahntechnik (Seite 25 und 26) aus: "Es werden bei den geplanten Haltestellen Schwadorf-XXXX und Götzendorf Park&Ride-Anlagen errichtet. ...Die Schaffung einer leistungsfähigen Trasse durch die Errichtung der Spange Götzendorf dient der Entlastung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes, vor allem durch die Errichtung der Haltestellen Schwadorf-XXXX und Götzendorf samt Park&Ride-Anlagen. Es ergibt sich somit eine positive Entwicklung des Raumes, insbesondere für die betroffenen Gemeinden und den zentralen Orten innerhalb des Untersuchungsraumes."

Entgegen dem Vorbringen der Berufung ist demnach die Haltestelle Schwadorf-XXXX Bestandteil des Projektes. Dem Anliegen der Standortgemeinden ist insoweit vollinhaltlich Rechnung getragen.

Zum Vorbringen betreffend eine Anbindung der B 60 an das Betriebsgebiet XXXX sowie die Entlastung der Ortsgebiete wird auf die Ausführung gleich unten zur Wahl der Trassenvariante verwiesen.

II.5.2.8. Zum Vorbringen betreffend Raumordnung - Trassenwahl

Die Standortgemeinden rügen in der Berufung die konkrete Trassenführung. Die Stadtgemeinde Fischamend wendet sich gegen den "großen Radius der Eisenbahntrasse (800m)" und fordert ein "Abrücken der Eisenbahntrasse" zur Ermöglichung der Ortsentwicklung. Die Gemeinde XXXX begehrt eine "Verschwenkung der Trasse, um die geplante Trassenführung zwischen Bahn und Flughafen für die Landwirtschaft erträglich zu halten" und die "Marktgemeinde XXXX an der XXXX eine Ausführung des Projekts" in Tieflage von Bahn und

Straße im Bereich der Fischaquerung". Die Marktgemeinde Schwadorf macht schließlich geltend, dass das Projekt als "Gesamtkonzept auch hinsichtlich der Umfahrung Schwadorf B 10" umzusetzen sei. Diese bereits im erstinstanzlichen Verfahren eingebrachten Vorbringen hätten in der Feststellung der Behörde keinen Niederschlag gefunden. Die Behörde habe lediglich allgemeine Ausführungen zur Trassenwahl getroffen. Damit sei aber das Thema der Einwendungen verfehlt worden. Die Standortgemeinden hätten geltend gemacht, dass das Projekt aus den in den Einwendungen im Detail festgelegten Gründen eine Trassenwahl getroffen habe, die zu Eingriffen in Schutzgüter führe und das Projekt umweltunverträglich mache.

In ihrer Stellungnahme vom 22.09.2011 verweisen die Projektwerber darauf, dass den Verfahrensparteien kein Recht auf Umsetzung einer bestimmten Trasse zukomme. Im Zuge der Projektsausarbeitung seien Varianten untersucht worden und sei nach Abwägung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile das nunmehr gegenständliche Projekt eingereicht worden. Diese eingereichte Variante habe sich als die herausgestellt, die den angestrebten Vorhabenszweck unter größtmöglicher Schonung fremder Rechte aber auch der Umwelt ermögliche. In der beigelegten fachlichen Stellungnahme wird auf Dokumentation der untersuchten Trassenvarianten in den Einreichunterlagen Band 17, Einlage 1701 UVE im Kapitel 2 verwiesen.

Die Standortgemeinden relevieren mit diesen Einwendungen, dass die ausgewählte Trasse zu Eingriffen in Schutzgüter führe, die das Projekt umweltunverträglich mache. Diese Einwendungen sind nicht begründet. Dazu wird im Einzelnen wie folgt ausgeführt:

Zur Ermöglichung der Ortsentwicklung (Stadtgemeinde Fischamend)

In der fachlichen Stellungnahme vom 22.09.2011 führen die Projektwerber dazu aus: "Der gewählte Radius der Bahntrasse von 822m stellt bereits eine Einschränkung bei der Geschwindigkeit dar. So lässt dieser Radius lediglich eine Geschwindigkeit von 100 km/h zu, der Geschwindigkeitssprung auf 160 km/h unmittelbar nach dem Bogen stellt für den Bahnverkehr eine große Differenz dar, die bei der Fahrplangestaltung (Zeitverlust), der Fahrdynamik (starkes Bremsen) sowie beim Energieverbrauch (ungleichmäßiges Beschleunigen ab dem Bf. Flughafen, vorzeitiges Abbremsen in Richtung Flughafen) kein Optimum darstellt. Vielmehr wurde aus Rücksicht auf die vorhandene Bebauung (Entfernung über 150m) bzw. Ortsentwicklung mit 822m ein verhältnismäßig kleiner Radius gewählt. Im weiteren Streckenverlauf beträgt der kleinste Radius 1375m. Im Sinne einer bedarfsgerechten Trassierung wäre an dieser Stelle ein Radius von 1050m zweckmäßig gewesen."

Die Einreichunterlagen Band 2 Technische Planung - Verkehrsplanung Bahn Einlage 201 Technischer Bericht führen auf Seite 6 unter dem Titel "Trassierungselemente" als Bogenhalbmesser für die Spange Götzensdorf an: "kleinster Radius bei $V_{max} = 100 \text{ km/h}$ $R = 822,350$."

Der Gutachter für Eisenbahntechnik XXXX hält in seinem Teilgutachten 6 "Eisenbahntechnik" auf Seite 17 allgemein fest, dass die geplante

Verkehrsinfrastruktur (Seite 18) ... einen sicheren Eisenbahnbetrieb

und -verkehr gewährleisten wird und stellt zur Trassierung der Gleisanlage fest, dass diese "gemäß den Richtlinien der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr und den einschlägigen ÖBB-Dienstvorschriften" erfolgt sei.

Die Standortgemeinden sind in ihrer Berufung mit ihrem nicht weiter substantiierten Vorbringen diesen Ausführungen der Projektwerber und der Sachverständigen lediglich mit allgemeinen Forderungen und keineswegs auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Den Einwendungen konnte daher nicht näher getreten werden.

II.5.2.9. Zur Entwicklung der Landwirtschaft (Gemeinde XXXX)

Die Gemeinde XXXX verlangt in der Berufung eine "Verschwenkung der Trasse, um die geplante Trassenführung zwischen Bahn und Flughafen für die Landwirtschaft erträglich zu halten. In ihren Einwendungen vom 02.08.2010 hat die Gemeinde diesbezüglich geltend gemacht, dass "durch die geplante Trassenführung ein Zwickel zwischen Bahn und Flughafen entsteht, der für die Landwirtschaft schwierig zu nutzen ist." Eine Verschwenkung könne diesen Zwickel verringern.

Mit diesem Argument moniert die Gemeinde die Gefährdung dinglicher Rechte. Eine solche besteht nur dann, wenn diese in ihrer Substanz bedroht werden. Eine bloße "Wertminderung" fällt nach ständiger Rechtsprechung und herrschender Lehre nicht unter diesen Tatbestand (z.B. VwSlg. 10.874A/1982; VwGH vom 23.09.2002, 2000/05/0137; vom 27.06.2003, 2001/04/0236; siehe auch Umweltsenat vom 11.06.2010, US 1A/2009/6-142, Heiligenkreuz).

Diesem Vorbringen konnte vor diesem Hintergrund kein Erfolg beschieden sein.

II.5.2.10. Zur Ausführung des Projektes in Tieflage von Bahn und Straße im Bereich der Fischauquerung (Marktgemeinde XXXX XXXX) und zum Gesamtkonzept auch hinsichtlich der Umfahrung Schwadorf B 10 (Marktgemeinde Schwadorf)

In ihren Einwendungen vom 02.08.2010 hat die Marktgemeinde XXXX dazu ausgeführt, dass "einerseits durch die Verlegung der Trasse in Richtung Südwesten...und andererseits in Richtung der Flächen des Flughafens die Trassenführung verträglicher gestaltet werden könnte". Auch im Zuge der Flächenwidmungsplanung sei bereits eine Trassenlage im Bereich des Flughafengeländes (Tunnellösung) vorgesehen gewesen. Zur Umsetzung dieser Tunnelvariante müsse der "Zwangspunkt Sicherheitszone Piste 16/34" gelöst werden, wobei dafür bereits von Fischamend kommend in entsprechender Tieflage in einem Einschnitt die Trasse bis zum Bereich "Friedhof" zu führen wäre. Die bestehende Engstelle "Friedhof" würde dadurch entschärft. Ab Km 4 würde die Spange den bestehenden Sicherheitsbereich erreichen und könnte in dieser Tieflage eingehaust in das dort höher gelegene Gelände völlig integriert werden.

Die Marktgemeinde Schwadorf hat schon in den Einwendungen vom 02.08.2010 vorgebracht, dass das Projekt nur dann umweltverträglich sei, "wenn aufgrund der befürchteten zusätzlichen Belastungen der Gemeinde Schwadorf ein "Gesamtkonzept" auch hinsichtlich der "Umfahrung Schwadorf B 10" umgesetzt werde. Die Marktgemeinde XXXX hat dazu in den Einwendungen vorgebracht, dass dies nicht zu zusätzlichen Belastungen der Marktgemeinde XXXX führen dürfe.

Soweit die Standortgemeinden mit ihren Einwendungen bestimmte Projektmodifikationen verlangen, ist dem Bundesverwaltungsgericht die Vorschreibung von "Trassenvarianten" verwehrt.

Wie der ehemalige Umweltsenat in seiner Entscheidung vom 08.03.2007, US 9B/2005/8-431, Stmk-Bgld 380 kV Leitung II (Teil Stmk) ausgeführt hat, ist das Verfahren zur Erlangung einer UVP-Genehmigung ein Projektverfahren, in dem der Beurteilung die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung zu Grunde zu legen sind. § 5 UVP-G 2000 verpflichtet den Projektwerber zur Einbringung eines Genehmigungsantrags, wenn sein UVP-pflichtig ist. Es handelt sich also um einen antragsbedürftigen Verwaltungsakt (Vgl. Köhler/Schwarzer, UVP-G (1997) § 5 RZ1).

Die "Sache", über die die Behörde im Genehmigungsverfahren zu entscheiden hat, wird durch den Genehmigungsantrag bestimmt. Die Behörde ist daher an den Inhalt des Antrags gebunden, folglich darf sie nichts anderes genehmigen, als was beantragt ist (siehe die bei Grabler/StolzXXXX/Wendl, Gewerbeordnung referierte Rechtsprechung zur insoweit gleichen Rechtslage nach der GewO 1994). Sehr deutlich hat dies auch der VfGH in seinem Erkenntnis vom 26.04.1995, 93/03/0191, zum Ausdruck gebracht: Zum Vorbringen betreffend die Zweckmäßigkeit der Trassenführung eines Linienprojektes, nämlich einer U-Bahn, verwies er darauf, dass die Antragstellerinnen im Verwaltungsverfahren die Trassenführung durch die Einreichung eines Bauentwurfes iSd. § 32 EisenbahnG festlegen. Und weiters: "Im Rahmen dieses Antrags hat die Behörde die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen. Eine andere als die beantragte Trassenführung ist nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Die belangte Behörde konnte somit über andere Projekte nicht entscheiden."

Diese Rechtsprechung gilt sinngemäß auch für den vorliegenden Fall.

Im Übrigen ergibt sich aus dem UVP-G 2000 keine gesetzliche Verpflichtung, die im Hinblick auf Umweltverträglichkeit optimalste Trassenvariante zu wählen und zu genehmigen (vgl. etwa VfSlg. 18.322/2007). In Hinblick auf die Auswahl einer umweltverträglichen Variante finden sich aber in den Verwaltungsakten die Unterlagen mit den erforderlichen Darlegungen und Kriterien für die Auswahl der gewählten Trasse. Diese wurden insbesondere im verkehrstechnischen und im raumordnungsfachlichen Gutachten von der Behörde geprüft und inhaltlich für ausreichend und nachvollziehbar erachtet, um sie auch der Entscheidung für die Trassenwahl zu Grunde zu legen. So entsprechen die Unterlagen dem Stand der Technik und überörtlichen und internationalen Planungen. Für die erstinstanzliche Behörde (bekämpfter Bescheid Punkt 6.15.7, Seite 251) war die Auswahl der konkreten Trasse auch insofern eindeutig nachvollziehbar, als sich diese "zwingend aus den technischen Erfordernissen der Eisenbahntechnik (Kurvenradien, Steigungswinkel) ergibt und eine Verschiebung (etwa von Fischamend Richtung Westen) nur bei einer wesentlichen Änderung der grundlegenden Parameter möglich wäre, was technisch nicht sinnvoll wäre (wie z.B. die wesentliche Reduktion der möglichen Geschwindigkeit auf der Eisenbahnstrecke) und auch nicht dem Willen der Antragsteller entspricht. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass aufgrund der technischen und geographischen

Zwangspunkte eine Alternative bzw. Variante mit geringeren Umweltauswirkungen bei gleichem Vorhabenszweck (Einbindung in die Ostbahn bei Götzendorf) nicht vorhanden ist."

II.5.2.11.. Zur Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung

Die unter 6. - 13. genannten Berufungswerber machen geltend, dass sie als "betroffene Liegenschaftseigentümer, in deren Eigentümerrechte an (ihrem) verfassungsgesetzlich geschützten Liegenschaftsbesitz maßgeblich und empfindlich eingegriffen werden soll", massiv beeinträchtigt seien.

In ihren Einwendungen vom 30.07.2010 machten die Berufungswerber geltend, dass die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens landwirtschaftliche Betriebe, die über Jahre mühevoll aufgebaut worden seien, zerstöre. Bei der Planung werde nicht auf die Erhaltung der Betriebe Rücksicht genommen, da sie eine komplette Zerschneidung von einigen Feldgrundstücken vorsehe. Durch den dadurch gesteigerten Kosten- und Zeitaufwand werde die Bearbeitung unrentabel gemacht.

Nachbarn/Nachbarinnen können nur insoweit subjektive Rechte geltend machen, als sie durch das Vorhaben in den Schutzgütern Leben, Gesundheit, Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten in ihrer Substanz und nicht bloß im Vermögen nachteilig beeinflusst werden (US vom 08.09.2005, 4B/2005/1-49; vgl. zur Rechtsstellung der Nachbarn auch Ennöckl/N. Raschauer, Kommentar zum UVP-G (2006), RZ 10 zu § 19 UVP-G 2000). Eine bloße Minderung des Verkehrswertes ist aber nicht als - gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit a. UVP-G 2000 einer Bewilligung entgegenstehende - Gefährdung von den Projektwerbern nicht zur Benützung überlassenen Liegenschaften anzusehen. Die Nachbarn im Verfahren zur Genehmigung eines Straßen- und Eisenbahnvorhabens können daher nur den Schutz ihres Eigentums vor Vernichtung der Substanz geltend machen, einer solchen ist allerdings der Verlust der Verwertbarkeit gleichzuhalten, der bereits dann anzunehmen ist, wenn die nach der Verkehrsauffassung übliche bestimmungsgemäße Sachnutzung oder Verwertung ausgeschlossen ist (vgl. etwa VwGH vom 12.09.2007, 2005/04/0115).

Mit dem oben dargestellten, nicht weiter konkretisierten Vorbringen machen die Beschwerdeführer aber nicht konkret geltend, dass ihnen an die zwangswise zu überlassenden Grundstücksteilen anschließenden landwirtschaftlichen Flächen die Substanzvernichtung im aufgezeigten Sinn drohe.

Auch diesen Einwendungen konnte demnach kein Erfolg beschieden sein.

Zu Spruchpunkt A.I. und A.II.):

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu Spruchpunkt A.III.):

Gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 können im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18 b die Fristen von Amts wegen geändert werden. Diese wurden konkret ungefähr um die Dauer des Berufungs-Beschwerdeverfahrens geändert.

Zu Spruchpunkt B.I. und B.II.):

Die Revision ist gemäß Art 133 Abs. 4 B-VG in Hinblick auf Spruchpunkt A.I. nicht zulässig, weil im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt. Insbesondere besteht - wie oben in der Begründung referiert - eine einheitliche Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu den in Spruchpunkt A.I. zu lösenden Rechtsfragen.

Die Revision ist gemäß Art 133 Abs. 4 B-VG in Hinblick auf Spruchpunkt A.II. zulässig, weil keine Judikatur zur neuen Rechtslage nach § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 vorliegt.

European Case Law Identifier

ECLI:AT:BVWG:2014:W102.2000176.1.00