

Entscheidende Behörde

Umweltsenat

Entscheidungsdatum

07.09.2001

Geschäftszahl

US 6A/2001/7-16

Kurzbezeichnung

Koralmbahn Graz

Text

Betrifft: Koralmbahn, Abschnitt Graz Hauptbahnhof - Graz Puntigam; Feststellungsantrag und Devolutionsantrag des Umweltanwaltes des Landes Steiermark

Bescheid

Der Umweltsenat hat durch Dr. Harald Wendl als Vorsitzenden, Dr. Philipp Bauer als Berichterstatter und Dr. Reinhard Rentmeister als weiteres Mitglied über den Feststellungsantrag des Umweltanwaltes des Landes Steiermark darüber, ob für das Ausbauprojekt der Eisenbahn - Hochleistungsstrecke Graz Hauptbahnhof - Graz Puntigam eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, als im Devolutionsweg gemäß § 73 Abs 2 AVG angerufene Behörde festgestellt :

Spruch:

Der Feststellungsantrag wird wegen Unzuständigkeit der angerufenen Behörde zurückgewiesen.

Rechtsgrundlagen: §§ 3 Abs 1 iVm Anhang 1 Z 10, 3 Abs 7, 40 Abs 1, 46 Abs 9 UVP-G 2000 (BGBl I 89/2000); § 5 USG 2000; § 73 Abs. 2 AVG; §§ 1 Abs 1 und 3 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes (HLG), BGBl. Nr. 135/1989 i.d.F. BGBl. I Nr. 81/1999; 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl. Nr. 83/1994

Begründung:**1. Verfahrensgang :**

1.1. Mit Ansuchen vom 2. 3. 2000 und mit ergänzendem Anbringen vom 23. 3. 2000 hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für den Abschnitt Graz Hauptbahnhof - Graz-Puntigam die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung beantragt. Nachdem mit Kundmachung vom 24. Mai 2000, GZ: 299.965/7-II/C/12/00 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für den 28. und 29. Juni 2000 die örtliche Erhebung und mündliche Verhandlung für den Ausbau des Streckenabschnittes Graz Hauptbahnhof - Graz Puntigam angeordnet wurde, hat der Umweltanwalt für das Land Steiermark beantragt, gemäß § 3 Abs 6 des UVP-G 1993 festzustellen, ob für das gegenständliche Vorhaben eine UVP erforderlich ist.

1.1.1. Der Umweltanwalt begründete seinen Antrag vom 20. 6. 2000 damit, dass mit Verordnung des BMfWV der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) unter anderem der Streckenabschnitt Graz - Koralmtunnel - Klagenfurt (Koralmbahn) einschließlich einer Verbindungsstrecke zur Grazer Ostbahn zur Planung übertragen worden sei. Für den Streckenabschnitt Graz - Koralmtunnel - Klagenfurt sei ihr auch der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Graz Puntigam - Werndorf übertragen worden. Eben dieser Abschnitt sei mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989, BGBl Nr. 675/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt worden. Die HL - AG untergliedere das ihr zur Planung und Ausbau übertragene Vorhaben Koralmbahn nun in verschiedene

Abschnitte, nämlich Graz Hauptbahnhof - Werndorf, Feldkirchen - Flughafen - Werndorf und Werndorf - Deutschlandsberg - St. Andrä. Sie bezeichne aber bloß die letzten beiden Abschnitte als Neubauten, für welche sie selbst die Durchführung einer UVP nach dem geltenden UVP-G anstrebe. Der Abschnitt Graz Hauptbahnhof - Werndorf werde als bloßer Bestandausbau bezeichnet, obwohl es sich um die Erweiterung der derzeit bestehenden Strecke (Südbahnstrecke) in zweierlei Hinsicht handle. Zum einen würden insgesamt Gleise dazugelegt und zum anderen werde die dann vorzufindende Gleisanlage in die jeweils zweigleisige Südbahn und die jeweils zweigleisige Koralmbahn aufgeteilt. Gemäß § 24 Abs. 1 Z 2 des UVP-G sei für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen darstellten, eine UVP durchzuführen. Nach § 3 Abs 3 i.V.m. Anhang 1 Z 12 des UVP-G 1993 sei auch der Bau von Eisenbahntrassen, ausgenommen die bereits gemäß § 24 erfassten Hochleistungsstrecken, mit einer Länge von mehr als 10 km und die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 10 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt sei, UVP pflichtig. Das Gesamtprojekt Koralmbahn sei insgesamt zweifellos länger als 10 km. Da die HL - AG jedoch dieses Gesamtprojekt in mehrere Abschnitte untergliedere, die teilweise eine Neutrassierung erforderten und teilweise einen Bestandausbau einer bereits verordneten Trasse darstellten, würde es nicht in seiner Gesamtheit einer UVP unterzogen, sondern bloß in Teilbereichen, während andere Teilbereiche lediglich einem eisenbahnrechtlichen Verfahren unterzogen würden. Dazu werde argumentiert, dass jeder Abschnitt für sich verkehrswirksam und somit einer gesonderten rechtlichen Behandlung zuzuführen sei. Nun würden jedoch die Lehre als auch die Judikatur des EUGH eindeutig klar stellen, dass der Regelungszweck der EG-RL 85/337 über die UVP nicht durch eine Aufsplitterung vereitelt werden dürfe. Die Mitgliedsstaaten seien demnach verpflichtet, dies sicherzustellen und die kumulative Wirkung von Projekten zu berücksichtigen. Obwohl beide Strecken, sowohl die Südbahnstrecke als auch die zu errichtende Koralmbahn unbestritten Hochleistungsstrecken seien bzw. werden sollten, sei es in beiden Fällen jedenfalls nicht zulässig, durch eine "verkehrswirksame Stückelung" die UVP-Pflicht zu umgehen. Es werde daher bei der Abteilung 3 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung der Antrag gestellt, festzustellen, ob für das gegenständliche Vorhaben eine UVP erforderlich sei.

1.1.2. Mit gleich lautender Begründung hat der Umweltanwalt des Landes Steiermark bereits am 16.6.2000 einen Antrag an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gestellt, dieses möge gemäß § 3 Abs 6 UVP-G 1993 feststellen, ob für das gegenständliche Vorhaben eine UVP erforderlich sei.

1.2. Die Umweltrechtsabteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung hat am 26. Juni 2000 die Projektwerberin, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und die Standortgemeinde unter Anschluss des Antrages des Umweltanwaltes zu Stellungnahmen aufgefordert. Darüber hinaus wurden noch weitere Stellungnahmen vom Umweltministerium sowie vom Verfassungsdienst und der Europarechtsabteilung, jeweils des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, eingeholt.

1.2.1. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie kommt in seiner Stellungnahme vom 31.7.2000 zusammengefasst zur Ansicht, dass eine Zuständigkeit der steiermärkischen Landesregierung zur Entscheidung über den gegenständlichen Feststellungsantrag nicht gegeben sei. Beim gegenständlichen Streckenabschnitt handle es sich um eine Hochleistungsstrecke. Sei für den Neu- oder Ausbau einer Hochleistungsstrecke eine Trassenverordnung zu erlassen, so sei hierfür das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig, das dann auch als UVP-Behörde zu fungieren habe. Wenn jedoch keine Trassenverordnung zulässig sei, verbleibe die Entscheidung über die UVP-Pflicht eines solchen Vorhabens bei der zuständigen Landesregierung als UVP-Behörde. Wenn die Erlassung einer Trassenverordnung ausgeschlossen sei, so könne die Landesregierung nur zuständig sein, wenn für dieses Vorhaben nach den Anhängen des UVP-G 1993 eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe. Dies sei jedoch hier nicht der Fall, weil es sich nicht um Ausbaumaßnahmen handle, bei denen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt sei. Dem Stückelungsargument des Umweltanwaltes sei damit zu entgegnen, dass unabhängig von der zukünftigen Verwirklichung der Koralmbahn auch der geplanten Ausbaumaßnahme Verkehrswirksamkeit zukomme.

1.2.2. Von der Projektwerberin und der Standortgemeinde wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

1.3. Mit Schreiben vom 30. April 2001 teilte der Umweltanwalt der Umweltrechtsabteilung des Landes Steiermark mit, dass er seinen am 16.6.2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gestellten Feststellungsantrag zurückgezogen habe, jedoch seinen Feststellungsantrag vom 20.6.2000, gerichtet an die Umweltrechtsabteilung der Steiermärkischen Landesregierung, nach wie vor aufrecht erhalte.

1.4. Am 11. Juni 2001 stellte der Umweltanwalt an den Umweltsenat gemäß §§ 3 Abs. 7 und 40 Abs. 1 des UVP-G 2000 i. V.m. § 73 Abs. 2 AVG und § 5 USG 2000 den Antrag, dass die Zuständigkeit zur Entscheidung über die UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens auf die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und

somit auf den Umweltsenat übergehe. Auf Grund seines Feststellungsantrages hätten sowohl die Landesregierung als auch das Ministerium entsprechende Ermittlungsverfahren eingeleitet, jedoch in Wirklichkeit nicht den vorliegenden positiven Kompetenzkonflikt aufgelöst. Obwohl er nun seinen beim Bundesministerium eingebrachten Feststellungsantrag zurückgezogen habe, habe die Landesregierung dennoch nicht binnen sechs Wochen über den bei ihr nunmehr alleine anhängigen Feststellungsantrag entschieden. Für den Umweltsenat sei während dieses Zeitraumes (ab dem 30. April 2001) keine einzige behördliche Aktivität zu erkennen gewesen, weshalb eine Verzögerung im Sinne des § 73 Abs 2 AVG im überwiegenden Verschulden der Landesregierung liege.

1.4.1. Zur Änderung der Rechtslage seit der Antragstellung führte der Umweltsenat noch aus, sowohl nach der alten als auch nach der neuen, seit Inkrafttreten des UVP-G 2000 geltenden Rechtslage sei die Landesregierung für die Durchführung des Feststellungsverfahrens zuständig, weil für das gegenständliche Vorhaben keine Trassenverordnung zu erlassen und daher § 23b des USG 2000 nicht anzuwenden sei. Vielmehr sei für Hochleistungsstrecken, für die keine Trassenverordnung zu erlassen sei, die Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 maßgeblich. Als Vorhaben des Anhanges 1 sei daher die UVP nach den Bestimmungen des § 3 UVP-G 2000 durchzuführen und das Feststellungsverfahren daher nach § 3 Abs. 7 abzuwickeln.

1.4.2. Unaufgefordert erstattete die HL-AG als Projektwerberin zu diesem Devolutionsantrag am 26.6.2001 eine Stellungnahme, die sich wie folgt zusammenfassen lässt :

Der Devolutionsantrag sei mangels Entscheidung der Landesregierung zulässig und erkläre die Projektwerberin selbst ebenfalls einen solchen Devolutionsantrag zu stellen. Der Antrag der Projektwerberin bei der obersten Eisenbahnbehörde auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Ausbau des Abschnittes Graz Hauptbahnhof - Graz Puntigam sehe einen viergleisigen Ausbau der bestehenden Eisenbahnanlagen vor. In keinem Abschnitt seien die geplanten neuen Hochleistungsstreckengleise weiter als 100 m von der bestehenden Trasse entfernt. Mit Schreiben vom 19.2.2001 wurde seitens der HL-AG schon bei der verfahrensführenden Behörde, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bezugnahme auf das UVP-G 2000 (BGBl I Nr. 89/200) im Sinne der Übergangsbestimmung im § 46 Abs. 9, letzter Satz beantragt, das anhängige eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren nach Maßnahme dieser geänderten Bestimmungen des UVP-G fortzuführen. Rein vorsichtshalber werde auch im gegenständlichen Feststellungsverfahren im Sinne der Übergangsbestimmungen des UVP-G 2000 der Antrag gestellt, auch dieses Verfahren nach den neuen Bestimmungen durchzuführen.

Im Übrigen sei die Steiermärkische Landesregierung zur Entscheidung nicht zuständig und daher der Antrag zurückzuweisen. Wenn eine UVP-Pflicht für Hochleistungsstrecken bestehe, so habe das diesbezügliche Verfahren der Bund im Zusammenhang mit einer Trassenverordnung durchzuführen. Für ein solches Feststellungsverfahren sei der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 23b Abs. 3 UVP-G zuständig. Für eine Zuständigkeit der Landesregierung (und des Umweltsenates als Devolutionsbehörde) sei im Hinblick auf Art. 10 Abs.1 Z 9 B-VG für die Feststellung einer UVP-Pflicht im Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken kein Raum, weil sonst die Landesregierung über den Zuständigkeitsumfang einer anderen Behörde, nämlich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde im Sinne des dritten Abschnittes des UVP-G 2000 für Hochleistungsstrecken entscheiden würde. Auch nach dem zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden UVP-G 1993 i.d.F. BGBl Nr. 773/1996 sei die Landesregierung ebenfalls nicht zur Erlassung eines Feststellungsbescheides zuständig gewesen, da auch damals die Feststellungskompetenz für Hochleistungsstrecken beim Bundesministerium gelegen gewesen sei.

Im Übrigen beziehe sich der vorliegende Genehmigungsantrag nur auf das Vorhaben Graz Hauptbahnhof - Graz Puntigam (Bahnkilometer 211,385 bis 217,400), um Bereiche, die im Stadtgebiet Graz liegen und in dessen Zusammenhang vor allem schienengleiche Eisenbahnkreuzungen durch niveaueverschiedene Kreuzungen ersetzt werden und im Übrigen durch Zulegung weiterer Geleise die Abwicklung der gestiegenen Verkehrsbedürfnisse gesichert werden solle. Das Projekt sei jedenfalls für sich alleine verkehrswirksam und könne unabhängig von den übrigen Streckenabschnitten der geplanten Koralmbahn verwirklicht werden.

2. Zur Zulässigkeit der Devolution:

2.1. Nach § 73 Abs 1 AVG ist eine Behörde verpflichtet, wenn in den Verwaltungsvorschriften nichts anderes bestimmt ist, über Anträge von Parteien ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach deren Einlangen, den Bescheid zu erlassen. Die Frist für die Entscheidungspflicht ist bei einem Antrag auf Feststellung, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G durchzuführen ist, nach § 3 Abs. 7 des UVP-G 2000 auf sechs Wochen verkürzt.

Diese Frist war zum Zeitpunkt der Stellung der hier zu behandelnden Devolutionsanträge längst abgelaufen. Mit Einlangen des Devolutionsantrages bei der Oberbehörde (der Umweltsenat ist, da es sich um ein Feststellungsverfahren handelt, gemäß § 40 UVP-G 2000 sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinn des § 73 AVG) geht die Zuständigkeit zur Entscheidung über den zu Grunde liegenden Antrag an diese gemäß § 73 Abs. 2 AVG über. Hat die Oberbehörde den Devolutionsantrag nicht abzuweisen, so trifft sie die Pflicht zur Entscheidung in der Verwaltungssache. Sie hat - gegebenenfalls unter Verwertung der Verfahrensergebnisse der säumig gewordenen Unterbehörde - in der Sache zu entscheiden (Walter - Mayer, Verwaltungsverfahrenrecht, 7. Auflage, Rz 645).

Abzuweisen ist ein Devolutionsantrag nach § 73 Abs. 2 letzter Satz AVG lediglich dann, wenn die Verzögerung nicht auf ein überwiegendes Verschulden der Behörde zurückzuführen ist. Der Begriff des überwiegenden Verschuldens der Behörde ist nicht im Sinne eines Verschuldens der Organwalter der Behörde zu verstehen, sondern insoweit "objektiv", als die zur Entscheidung berufene Behörde nicht durch schuldhaftes Verhalten der Partei oder durch unüberwindliche Hindernisse an der Entscheidung gehindert war (Walter - Mayer, aaO, Rz 646 mwN).

Aus den von der Unterbehörde beigeschafften Akten ergibt sich unzweifelhaft, dass die Landesregierung auch nach der Mitteilung des Umweltsenates vom 30. April 2001, dass er seinen Feststellungsantrag aufrecht halte, keine Verfahrenshandlungen mehr gesetzt hat. Es ist eindeutig, dass die Verzögerung auf das Verschulden der Behörde zurückzuführen ist.

Erwähnt werden soll nur noch, dass auch der von der HL-AG gestellte Devolutionsantrag als zulässig erachtet wird, weil im Mehrparteienverfahren nicht nur der Antragsteller, dessen Antrag unerledigt geblieben ist, sondern auch jede Gegenpartei zur Einbringung des Devolutionsantrages legitimiert ist (Walter-Mayer, aaO., Rz 635; Ringhofer, Verwaltungsverfahren, Band I, Anm 10 zu § 73 AVG). Mit dem Abspruch über den Feststellungsantrag des Umweltsenates ist inhaltlich auch der Devolutionsantrag der HL-AG als erledigt anzusehen.

3. Zum anzuwendenden Recht:

3.1. Der Antrag des Umweltsenates auf Feststellung der UVP Pflicht gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G 1993 ist am 20.6.2000 gestellt worden und an diesem Tag bei der Steiermärkischen Landesregierung eingelangt. Damals war für die Beurteilung der UVP-Pflicht des Vorhabens das UVP-G BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl Nr. 773/1996 maßgeblich. Nach diesen Gesetzesbestimmungen hatte gemäß § 3 Abs 6 die Behörde auf Antrag unter anderem des Umweltsenates mit Bescheid festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist. Eine solche Bestimmung sah auch § 24 Abs. 6 vor, wobei sich aus § 24 Abs. 5 ergibt, dass solche Feststellungsverfahren vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durchzuführen waren.

3.2. Mit dem BGBl I Nr. 89/2000 ist mit Wirksamkeit 11.8.2000 das UVP-G 2000 in Kraft getreten. § 3 Abs. 7 dieses Gesetzes sieht nun vor, dass die Behörde auf Antrag des Projektwerbers, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltsenates festzustellen hat, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Darüber hinaus sieht für den dritten Abschnitt des UVP-G 2000 § 24 Abs. 3 vor, dass von geplanten Vorhaben unter anderem nach § 23b (Baumaßnahmen an Hochleistungsstrecken) die Behörde die mitwirkenden Behörden, den Umweltsenat und die Standortgemeinde zu informieren hat. Die erwähnten Parteien können innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung die Feststellung beantragen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

3.3. Aus der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 9 UVP-G 2000 ergibt sich, dass grundsätzlich alle anhängigen Verfahren, die gemäß UVP-G 1993 UVP- pflichtig waren, nach den novellierten Bestimmungen fortzusetzen sind. Nur auf Vorhaben, die nicht vom Geltungsbereich des UVP-G 1993 erfasst waren und für die am 11.8.2000 ein Genehmigungsverfahren nach zumindest einem Materiengesetz anhängig war und in diesem die Bestimmungen der UVP-Änderungsrichtlinie unmittelbar angewendet wurden oder für die vor dem 11. August 2000 ein Genehmigungsantrag eingebracht wurde und für die nach Gemeinschaftsrecht keine UVP-Pflicht gegeben war, ist das neue UVP-G 2000 nicht anzuwenden, es sei denn, der Projektwerber beantragt dies ausdrücklich entsprechend dem letzten Satz des § 46 Abs. 9 UVP-G 2000. Gerade dieser Fall liegt hier vor, weil die HL-AG in ihrem Schriftsatz vom 26.6.2001 an den Umweltsenat ausdrücklich erklärt hat, dass sie begehrt, das Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G i.d.F. des BGBl I Nr. 89/2000 zu führen. Aufwändige Überlegungen, ob für das vor dem 11. August 2000 eingebrachte Vorhaben eine gemeinschaftsrechtliche UVP-Pflicht bestanden hat oder nicht, können daher dahingestellt bleiben.

4. Zur Zuständigkeit der Landesregierung in diesem Feststellungsverfahren:

4.1. Unter die Z 10 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 fallen

- a) der Neubau von Eisenbahnfernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte
- b) der Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km
- c) die Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

Daneben gibt es noch besondere Bestimmungen für den Bau von Eisenbahnstrecken in schutzwürdigen Gebieten.

Von all diesen Tatbeständen sind jedoch nach dem Wortlaut der Z 10 des Anhanges 1 (letzter Satz) Hochleistungsstrecken nicht erfasst. Hochleistungsstrecken unterliegen vielmehr ausschließlich dem Regime des dritten Abschnittes des UVP-G 2000 (§ 23b UVP-G 2000). Hätte der Gesetzgeber einzelne Vorhaben im Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken dennoch dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 unterwerfen wollen, hätte er dies im Anhang 1 zum UVP-G 2000 eindeutig zum Ausdruck gebracht.

Daraus folgt, dass auch Vorhaben an Hochleistungsstrecken, für die im Einzelfall keine Trassenverordnung nach § 3 Abs 1 HLG erforderlich ist, nicht in den Anwendungsbereich des zweiten Abschnittes i.V.m. Anhang 1 Z 10 des UVP-G 2000 fallen.

4.2. Nur in den Angelegenheiten des ersten und zweiten Abschnittes des UVP-G 2000 ist der Umweltsenat Berufungsbehörde bzw. sachlich in Betracht kommende Oberbehörde (unter anderem) im Sinne des § 73 AVG (vgl § 40 Abs. 1 UVP-G 2000). Für die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein allfälliges Feststellungsverfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und somit für Vorhaben an Hochleistungsstrecken nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 ist dagegen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig.

Daher war der gegenständliche Antrag wegen Unzuständigkeit der angerufenen Behörde zurückzuweisen.