

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

15.12.2011

Geschäftszahl

2008/03/0046

Beachte**Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):**

2008/03/0047

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerden 1.) der Gemeinde R (protokolliert zur ZI 2008/03/0046), 2.) der U GmbH in V (protokolliert zur ZI 2008/03/0047), beide vertreten durch Dr. Gerhard Brandl, Rechtsanwalt in 9020 Klagenfurt, Kardinalschütt 7, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30. Jänner 2008, ZI BMVIT- 820.210/0001-IV/SCH2/2008, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: Ö AG in W, vertreten durch Walch & Zehetbauer Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird, soweit darin die Genehmigung gemäß § 29 EisbG zur Auflassung der Anschlussbahn U Bestandskilometer km 74,965 - 75,285 erteilt wird, wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde, im Übrigen wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat den beschwerdeführenden Parteien Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.466,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Spruchpunkt 1. I. des angefochtenen Bescheides hat die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei als Rechtsnachfolgerin der E AG (H-AG) "unter Zugrundelegung der eingereichten Unterlagen, Gutachten und Stellungnahmen und nach Maßgabe des Ergebnisses der am 13.06. und 14.06.2006 durchgeführten Ortsverhandlung", festgehalten in einer angeschlossen und einen Bestandteil des Bescheides bildenden Verhandlungsschrift, und des ergänzenden Ermittlungsverfahrens für den Einreichabschnitt St. Paul - Aich, Bahnkilometer (Gleis 1) km 75,627 bis km 83,438 des UVP-Abschnitts St. Andrä - Aich der Hochleistungsstrecke Koralmbahn Graz - Klagenfurt unter anderem gemäß den §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 Eisenbahngesetz (EisbG) mit näher angeführten Bedingungen und Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung sowie gemäß § 29 EisbG die Bewilligung zur Betriebsstilllegung und Auflassung von Teilen und Kunstbauten der bestehenden ÖBB-Strecke (Jauntalbahnhof) von Bestandskilometer km ca 74,80 bis ca 76,40 (km 81,9 - km 83,5 Koralmbahn Gleis 1) mit Abtrag der Gleisanlagen erteilt.

Weiters sprach die belangte Behörde aus, dass das Erfordernis des Erwerbs der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte unberührt bleibe.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 EisbG beziehe sich insbesondere (unter anderem) auf die Neuerrichtung einer zweigleisigen Hochleistungsstrecke mit den Gleisen 1 und 2 für eine Entwurfsgeschwindigkeit von $v_e = 200$ km/h von Projektkm 75,626863 bis Projekt-km 83,438443. Die eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß § 29 EisbG beziehe sich insbesondere (unter anderem) auf "Abtrag / Auflassung Anschlussbahn U Bestandskilometer km 74,965 bis 75,285".

In Spruchpunkt 1.V. entschied die belangte Behörde, Vorbringen, die nicht verfahrensgegenständlich sind, gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abzuweisen bzw., soweit sie zivilrechtliche Forderungen enthalten, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Dies gelte insbesondere für die Vorbringen betreffend Forderung nach Einhaltung von durch die Projektwerberin angeblich zugesicherten Maßnahmen, Auflagen und Verbesserungen entsprechend UVE (Umweltverträglichkeitserklärung), UVG (Umweltverträglichkeitsgutachten) und öffentlicher Erörterung, insbesondere die Forderung nach der Errichtung einer Haltestelle Eis und eines Bahnanschlusses für die zweitbeschwerdeführende Partei.

Mit Spruchpunkt 1.VI. wurde gemäß § 35 Abs 3 EisbG festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse.

Weiters wurden der mitbeteiligten Partei mit dem angefochtenen Bescheid Bewilligungen nach dem Wasserrechtsgesetz und dem Forstgesetz erteilt.

Begründend führte die belangte Behörde aus, dass die Koralmbahn als Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt Teil des Europäischen Pontebbana-Korridors über Brunn - Wien - Graz - Klagenfurt - Tarvis und Venedig sei. Damit und auf Grund ihrer Verankerung in den Leitlinien zu den transeuropäischen Eisenbahnnetzen (TEN) sei sie nicht nur von nationaler Bedeutung, sondern ein wichtiger Teil der internationalen Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die insgesamt ca 130 km lange Koralmbahn, mit dem ca 33 km langen Koralmtunnel als Herzstück, sei in vier getrennten Verfahren bzw Teilabschnitten abgehandelt worden. Die eisenbahnrechtliche Einreichung erfolge in mehreren Abschnitten. Der gegenständliche Einreichabschnitt St. Paul - Aich von km 75,627 bis km 83,438 sei ein Bestandteil der Koralmbahn; dieser ca 7,8 km lange durchgehend zweigleisige Abschnitt (Gleise 1 und 2) schließe am Projektbeginn an den gesondert zu behandelnden Einreichabschnitt Bahnhof Lavanttal an. Die Trasse der Hochgeschwindigkeitsstrecke durchfahre nach einer Freistrecke im Lavanttal mit zwei Einspurtunnel die Deutsch Grutschen in südwestlicher Richtung. Anschließend quere die Trasse das Granitztal mit einer Einhausung. Weiters verlaufe die Trasse in südlicher Richtung mit zwei Einspurtunnel durch den Langer Berg, Gemeinde Ruden, und ende mit Jauntal in der Gemeinde Eis als Freistrecke kurz vor dem nördlichen Widerlager der Jauntalbrücke. Hier erfolge die Anbindung an den Nachbarabschnitt Aich - Mittlern.

Mit der dritten Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl Nr 93/1994, sei die Koralmbahn Graz - Klagenfurt zur Hochleistungsstrecke erklärt worden. Mit der Verordnung BGBl Nr 405/1989, idF BGBl Nr 539/1990, BGBl Nr 597/1995 und BGBl II Nr 306/2001, sei die Koralmbahn Graz - Klagenfurt der H-AG zur Planung übertragen worden. Ergänzend sei mit Verordnung BGBl II Nr 411/2002 der Abschnitt von St. Andrä bis Aich der H-AG zum Bau der ersten Stufe, vorbereitende Maßnahmen, übertragen worden. In Ausführung dieser Planungsübertragung habe die H-AG das verhandlungsgegenständliche Vorhaben zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der belangten Behörde angezeigt. Die belangte Behörde habe daraufhin das Vorverfahren zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe des § 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G) eingeleitet.

Mit Schreiben vom 28. März 2003 habe die H-AG die Unterlagen für die Trassenverordnung sowie die Umweltverträglichkeitserklärung im Sinne des UVP-G vorgelegt und um Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G und des Trassenverordnungsverfahrens ersucht.

Gemäß § 24a Abs 3 UVP-G sei die Umweltverträglichkeitserklärung durch die UVP-Behörde unter anderem den mitwirkenden Behörden und den Standortgemeinden zur Stellungnahme zu übermitteln. Dies sei mit Schreiben der belangten Behörde erfolgt. In weiterer Folge seien die Projektunterlagen gemäß § 24 Abs 6 UVP-G in Verbindung mit § 9 UVP-G unter Beachtung der dort genannten näheren Bestimmungen im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens zur öffentlichen Einsichtnahme bei der belangten Behörde als UVP-Behörde und in den Standortgemeinden mit dem Hinweis aufgelegt worden, dass jedermann innerhalb von sechs Wochen ab der Auflage schriftlich Stellung nehmen könne.

In der Zeit vom 15. bis 16. Oktober 2003 habe in St. Paul im Lavanttal die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens, seiner Auswirkungen und des Umweltverträglichkeitsgutachtens stattgefunden. Das Protokoll sei dem Projektwerber, den mitwirkenden Behörden und den Parteien gemäß § 19 Abs 3 UVP-G sowie den Parteien gemäß § 19 Abs 4 UVP-G zugestellt worden. Überdies sei das Protokoll im Zeitraum ab Mitte 2004 in den Standortgemeinden jeweils über mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Der vorläufige Trassenverlauf des Teilabschnitts St. Andrä - Aich im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt sei von der belangten Behörde am 21. März 2002 verordnet worden (BGBl II Nr 197/2003).

Auf Grund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren sei sodann mit Verordnung der belangten Behörde vom 23. Dezember 2005, BGBl II Nr 444/2005, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts St. Andrä - Aich im Zuge der Koralmbahn Graz - Klagenfurt erfolgt.

Die mitbeteiligte Partei habe mit Schreiben vom 29. November 2005 den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 35 und § 36 Abs 1 und 2 unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bewilligung nach § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit den §§ 10, 32, 38, 40, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz sowie der Rodungsbewilligung gemäß § 18 Forstgesetz 1975 gestellt. Auf Grund des Genehmigungsantrages der mitbeteiligten Parteien habe die belangte Behörde die Vorprüfung gemäß § 33 EisbG vorgenommen, die zu einem positiven Ergebnis gekommen sei. Daraufhin sei die mündliche Verhandlung gemäß Kundmachung vom 22. Mai 2006 am 13. und 14. Juni 2006 angeordnet und in St. Paul im Lavanttal durchgeführt worden. Die Projektunterlagen seien ab 24. Mai 2006 in der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal und ab dem 25. Mai 2006 in der Gemeinde Ruden für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt gewesen. Die belangte Behörde habe Gutachter aus näher angeführten Fachgebieten bestellt und zur Verhandlung beigezogen. Über weitere von der mitbeteiligten Partei angekündigte und schließlich mit Schreiben vom 8. August 2006 und 21. Dezember 2006 der belangten Behörde vorgelegte Unterlagen habe die belangte Behörde ein ergänzendes Ermittlungsverfahren durchgeführt, wobei die ergänzenden Projektunterlagen und die ergänzenden Stellungnahmen durch die jeweils betroffenen Sachverständigen begutachtet worden seien. Die Schreiben bzw Stellungnahmen der mitbeteiligten Partei vom 21. Dezember 2006 und vom 8. August 2006 sowie die damit nachgereichten Unterlagen, die nachträglich bzw ergänzend erstatteten Befunde und Gutachten bzw Stellungnahmen von Sachverständigen sowie die Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 13. und 14. Juni 2006 seien vom 22. November 2007 bis 17. Dezember 2007 in den Standortgemeinden St. Paul im Lavanttal und Ruden sowie bei der belangten Behörde für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt gewesen.

Die Gutachten seien zum Ergebnis gelangt, dass das Projekt "unter Berücksichtigung der vorgelegten Genehmigungsunterlagen und der von den Sachverständigen im Wesentlichen sämtlichen vorgeschlagenen Auflagen im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen genehmigungsfähig" sei. Eine zusammenfassende Beurteilung ergebe, dass alle Änderungen den Bestimmungen des § 24g Abs 1 UVP-G zuzuordnen seien und keine Änderungen gemäß § 24g Abs 2 UVP-G vorlägen. Insbesondere könnten durch die vorgenommenen Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein bzw sei den zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren entsprochen worden.

Hinsichtlich der seitens der belangten Behörde anzuwendenden Rechtsvorschriften sei festzuhalten, dass die Übertragung zur Planung an die H-AG gemäß § 8 Hochleistungsstreckengesetz (HLG) im August 1995 erfolgt sei (BGBl Nr 597/1995). Aufgrund der seither durchgeführten Planungen und der durchgeführten Genehmigungsverfahren ergehe nunmehr im Jahr 2007 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung in Verbindung mit den wasserrechtlichen Belangen gemäß § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz sowie gemäß § 17 ff Forstgesetz die erforderliche Rodungsgenehmigung. Seit Planungsbeginn - und auch seit Beginn der behördlichen Verfahren - hätten sich zahlreiche gesetzlichen Bestimmungen teilweise mehrfach geändert. Bei der Erteilung der Genehmigung seien nach Maßgabe der jeweiligen Übergangsbestimmungen die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung geltenden gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden. Seitens der mitbeteiligten Partei seien die Unterlagen auch jeweils an die geänderten gesetzlichen Bestimmungen und an den Stand der Technik fortlaufend angepasst worden.

Das Hochleistungsstreckengesetz (HLG), BGBl Nr 135/1989, sei in der zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung geltenden Fassung anzuwenden. Die gemäß § 8 HLG ergangene Übertragungsverordnung zur Durchführung des Projektes hinsichtlich Planung (und Bau) an die H-AG, BGBl Nr 405/1989, sei in der Fassung BGBl II Nr 75/2004 anzuwenden. Insbesondere ergebe sich aus der mit BGBl II Nr 411/2002 erfolgten Ergänzung des § 4 lit k, dass in der Zwischenzeit die Hochleistungsstrecke im Streckenabschnitt Graz - Koralmtunnel - Klagenfurt (Koralmbahn) unter anderem der Abschnitt St. Andrä - Aich der H-AG auch zum Bau übertragen worden sei.

Gemäß § 2 HLG sei auch für die Genehmigung von Hochleistungsstrecken das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) "in der Fassung BGBl. I Nr. 163/2005" anzuwenden.

Zur Anwendung des Eisenbahngesetzes (EisbG) in der Fassung BGBl I Nr 163/2005 sei anzumerken, dass mit BGBl I Nr 125/2006 das EisbG geändert worden sei. Gemäß § 133a Abs 14 EisbG in der Fassung BGBl I Nr 125/2006 seien die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Gemäß § 133a Abs 15 EisbG in der Fassung BGBl I Nr 125/2006 seien abweichend von § 133a Abs 14 EisbG die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies vom Einbringer des verfahrensleitenden Antrags beantragt werde.

Das gegenständliche Verfahren sei mit Einlangen des Antrages vom 29. November 2005 eingeleitet worden und somit seit diesem Zeitpunkt anhängig. Ein Antrag der mitbeteiligten Partei, im weiteren Verfahren nach den neuen Bestimmungen vorzugehen, liege nicht vor. Der gegenständlichen Entscheidung seien somit die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes in der Fassung vor der Novelle 2006 zugrunde zu legen.

Im Hinblick auf das UVP-G sei gemäß der Fassung nach BGBl I Nr 14/2005 die Übergangsbestimmung gemäß § 46 Abs 19 Z 3 lit b zu berücksichtigen. Somit sei bei Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31. Dezember 2004 das Vorverfahren gemäß § 4 HLG eingeleitet worden sei, das UVP-G in der Fassung BGBl I

Nr 48/2004 anzuwenden, sofern die Projektwerberin nicht die Anwendungen des UVP-G mit einer neueren Fassung begehrt habe.

Das Vorverfahren für den gegenständlichen Projektabschnitt sei vor dem genannten Termin eingeleitet worden. Die mitbeteiligte Partei als Projektwerberin habe keinen Antrag auf Anwendung der neueren Fassung des UVP-G gestellt, sodass im Verwaltungsverfahren das UVP-G in der Fassung BGBl I Nr 84/2004 anzuwenden sei.

Im Hinblick auf die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und der wasserrechtlichen Genehmigung sei festzuhalten, dass die belangte Behörde im Sinne von § 24h Abs 5 und § 17 Abs 4 UVP-G in der geltenden Fassung § 24h Abs 1, 2 und 5 UVP-G anzuwenden habe, aber laut gesetzlicher Anordnung nur insoweit, als diese Vorschriften für den Wirkungsbereich der belangten Behörde maßgeblich seien. In diesem Genehmigungsverfahren hätten die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die im § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G 2000 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen.

Aus der Anwendung von § 24h Abs 1 UVP-G bei der Erteilung der Genehmigung ergebe sich, dass die Genehmigung nur erteilt werden könne, wenn das Projekt nachstehende Voraussetzungen erfülle:

- "1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Emissionsbelastung 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 von Ursachen, 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, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen."

Gemäß § 24h Abs 2 UVP-G sei bei Eisenbahnvorhaben die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne von § 24 Abs 1 Z 2 lit c UVP-G nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Bei Eisenbahnen bestehe als besondere Immissionsschutzvorschrift die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), BGBl Nr415/1993, die auf den Genehmigungsgegenstand anzuwenden sei.

§ 24g Abs 1 UVP-G sehe vor, dass bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957 das Vorhaben geändert werden könne, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen seien, soweit

- "1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder
2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können."

Sämtliche Projektinhalte seien Gegenstand der Begutachtung der von der belangten Behörde bestellten Sachverständigen gewesen. Die Sachverständigen seien einhellig gemäß den in der Verhandlungsschrift dokumentierten Gutachten zum Ergebnis gekommen, dass das schlussendlich zur Genehmigung vorgelegte Projekt den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfung vollinhaltlich entspreche und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im Genehmigungsprojekt Berücksichtigung gefunden hätten. Sohin könne festgestellt werden, dass sämtliche erfolgten Änderungen des Projektes im Sinne von § 24g UVP-G entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen hätten oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden seien könnten. Daraus ergebe sich sohin kein Ergänzungserfordernis im Hinblick auf das Umweltverträglichkeitsverfahren.

Im Hinblick auf das Verhandlungsergebnis sei festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Parteien der Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß den erstatteten Stellungnahmen zugestimmt habe. Von einzelnen Parteien seien Einwendungen erhoben worden, wobei sich jedoch die von der belangten Behörde bestellten Sachverständigen mit diesen Einwendungen auseinandergesetzt hätten und auf Grund dessen bei ihren in den Gutachten dargestellten Ergebnissen verblieben seien. Auf Grund dieser Ausführungen sehe die belangte Behörde keine Veranlassung, von den seitens der behördlich bestellten Sachverständigen erstatteten Gutachten abzuweichen und stelle "diese Gutachten als nachvollziehbar, schlüssig und zutreffend fest". Diese Gutachten seien daher als unbedenklich der Entscheidung zugrunde zu legen.

Die belangte Behörde habe sämtliche von den Sachverständigen erstatteten Auflagenvorschläge auf ihre Relevanz gemäß der abschließenden Verfahrensergebnisse, ihre Widerspruchsfreiheit, ihre Aktualität und ihre Notwendigkeit überprüft. Das Ergebnis dieser Überprüfungen seien die Vorschreibungen, die im Spruch des Bescheides festgehalten seien.

Im Folgenden legt die belangte Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides dar, welchen Auflagenvorschlägen von Sachverständigen nicht bzw nicht in vollem Umfang Rechnung getragen wurde und setzt sich danach mit einzelnen Einwendungen auseinander. Vorbringen, die nicht verfahrensgegenständlich seien, seien gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abzuweisen bzw - soweit sie zivilrechtliche Forderungen enthielten - auf den Zivilrechtsweg zu verweisen gewesen. Dies gelte insbesondere für die "Forderung nach Einhaltung von durch die Projektwerberin (mitbeteiligte Partei) angeblich zugesicherten Maßnahmen, Auflagen und Verbesserungen entsprechend UVE, UVG und öffentlicher Erörterung, insbesondere die Forderung nach der Errichtung einer Haltestelle Eis und eines Bahnanschlusses für die Firma U Maschinenfabrik GmbH". Wörtlich führt die belangte Behörde aus:

"Der Projektgegenstand ist aus den eingereichten und im Zuge der Ortsverhandlung erörterten Unterlagen ersichtlich. Die im vorliegenden Bescheid enthaltenen Auflagen und Vorschriften sichern im öffentlichen Interesse auf Grundlage der anzuwendenden Bestimmungen des EisbG eine den Erfordernissen der Ordnung und Sicherheit des Betriebes und insbesondere des Arbeitnehmerinnenschutzes genügende Bauführung. Darüber hinausgehende, nicht durch subjektiv-öffentliche Rechte geschützte Forderungen und Anträge waren daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Zur Forderung der Errichtung einer Haltestelle in Eis wird festgehalten, dass diese Forderung nicht Teil der eisenbahnrechtlichen Einreichung ist. Die mit dieser Angelegenheit befassten Sachverständigen kamen zur Ansicht, dass durch den Entfall der im UVP-Verfahren noch vorgesehenen Errichtung einer Haltestelle in Eis keine umweltrelevanten Auswirkungen entstehen. Das Vorhaben ist in der zur Genehmigung vorgelegten Fassung nach den anzuwendenden Bestimmungen des EisbG genehmigungsfähig.

Die Einbindung eines Bahnanschlusses der Firma U in die neu zu errichtende Strecke ist nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens, ein Bahnanschluss war im UVP-Verfahren und im eisenbahnrechtlichen Verfahren weder zu beurteilen noch genehmigungsgegenständlich.

Diese Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abzuweisen."

Zu den Einwendungen betreffend "Flächenverbrauch sowie Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß" führte die belangte Behörde wörtlich wie folgt aus:

"Einwendungen betreffend die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß bzw. wegen möglicher Einschränkungen von Hof- und Betriebserweiterungen durch die Grundinanspruchnahme wird festgehalten, dass die Grundeinlöseunterlagen mit den eisenbahnrechtlich als im öffentlichen Interesse genehmigungsfähig beurteilten bautechnischen Planunterlagen übereinstimmen und die Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt ist.

Weiters wird auf die im Spruch des Bescheides ausgewiesene Bestimmung verwiesen, wonach durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung das Erfordernis des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte unberührt bleibt. Die in den Projektunterlagen ausgewiesenen Grundinanspruchnahmen sind nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens für die Projektrealisierung unabdingbar.

(...)

Die Forderungen betreffend die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß waren gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abzuweisen."

Gegen diesen Bescheid richten sich die vorliegenden, Rechtswidrigkeit seines Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machen den Beschwerden mit dem Antrag, ihn kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete jeweils eine Gegenschrift mit dem Antrag, der Verwaltungsgerichtshof möge die Beschwerde "als unbegründet zurückweisen bzw. abweisen". Die mitbeteiligte Partei erstattete ebenfalls jeweils eine - inhaltlich im Wesentlichen mit der Gegenschrift der belangten Behörde übereinstimmende - Gegenschrift, ebenfalls mit dem Antrag, der Verwaltungsgerichtshof möge die Beschwerde "als unbegründet zurückweisen bzw. abweisen".

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden erwogen:

1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde (unter anderem) gemäß § 35 und § 36 Abs 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) - in der aufgrund der Übergangsbestimmungen des § 133a Abs 14 und 15 EisbG anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 -

die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für einen Teilabschnitt der Koralmbahn und gemäß § 29 EisbG die Bewilligung zur Betriebsstillegung und Auflassung von Teilen und Kunstbauten der bestehenden Jauntalbahn sowie der "Anschlussbahn U" erteilt.

Für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt der Koralmbahn war vor Erlassung der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes St. Andrä-Aich im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II Nr 444/2005, eine

Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G in der Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 153/2004 durchgeführt worden.

Die beschwerdeführenden Parteien haben die Trassenverordnung nicht vor dem Verfassungsgerichtshof angefochten (vgl zur - zulässigen, aber im Ergebnis erfolglosen - Anfechtung der einen anderen Abschnitt der Koralmbahn betreffenden Trassenverordnung BGBl II Nr 140/2006 durch eine Standortgemeinde das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Dezember 2007, V 87/06).

Im Beschwerdeverfahren ist im Wesentlichen strittig, ob der Umstand, dass die - nach der Umweltverträglichkeitserklärung und der Trassenverordnung BGBl II Nr 444/2005 vorgesehene - Haltestelle Eis nicht Gegenstand des von der mitbeteiligten Partei zur eisenbahnrechtlichen Baubewilligung eingereichten Projekts war, der Genehmigungsfähigkeit dieses Bauvorhabens entgegenstehen hätte müssen.

2. Die beschwerdeführenden Parteien machen als Beschwerdepunkt (gleichlautend) geltend, sie würden durch den angefochtenen Bescheid "in ihren Rechten insofern verletzt, als dass dadurch dem von der mitbeteiligten Partei eingereichten Vorhaben die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde; dies obwohl das genehmigte Bauvorhaben entgegen der gesamten UVP-Planung und der heranzuziehenden Trassenverordnung BGBl II Nr 444/2005 die Beibehaltung der Haltestelle Eis nicht mehr vorsieht und obwohl das Vorhaben nicht umweltverträglich ist."

Die erstbeschwerdeführende Partei behauptet damit - als Gemeinde, deren Gemeindegebiet durch das mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte Eisenbahnbauvorhaben berührt wird - ein aus ihrer Eigenschaft als Standortgemeinde im Sinne des § 19 Abs 3 UVP-G herrührendes subjektiv-öffentliches Recht.

Subjektiv-öffentliche Rechte im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren, die sich aus § 34 Abs 4 EisbG - etwa aufgrund von dinglichen Rechten an betroffenen Liegenschaften - ergeben könnten, werden von der erstbeschwerdeführenden Partei damit ebenso wenig geltend gemacht wie sonstige allenfalls aus dem EisbG, dem Forstgesetz oder dem Wasserrechtsgesetz herrührende Rechtsansprüche.

Die zweitbeschwerdeführende Partei stützt sich hingegen auf die ihr nach § 34 Abs 4 EisbG im Verwaltungsverfahren zukommende Parteistellung "als von der Enteignung betroffener Nachbar" (gemeint: als Eigentümer betroffener Liegenschaften).

3. Zu prüfen ist zunächst, ob die erstbeschwerdeführende Gemeinde als Standortgemeinde zur Erhebung der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof berechtigt ist.

Nach der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 19 Z 3 lit b UVP-G in der Fassung BGBl I Nr 153/2004 hatte die belangte Behörde den

3. Abschnitt des UVP-G in der Fassung vor der UVP-G-Novelle 2004 anzuwenden.

§§ 24g und 24h UVP-G in der demnach anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 153/2004 lauteten:

"Änderung des Projektes

§ 24g. (1) Bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, kann das Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder
2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

(2) Bei anderen als von Abs. 1 erfassten Änderungen des Vorhabens

1. sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern,

2. hat die Behörde den gemäß § 24a Abs. 3 und 4 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen; § 24 Abs. 6 sowie § 24a Abs. 3 und 4 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage- und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt und

3. hat die Behörde anschließend eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung zu veranlassen und das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. § 24e ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflagefrist nur zwei Wochen beträgt. Entscheidung und Nachkontrolle

§ 24h. (1) Eine Verordnung für Vorhaben, für die gemäß § 23a oder § 23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, darf nur erlassen 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 Sinne 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.

(2) (...) Bei Eisenbahnvorhaben (§ 23b sowie Anhang 1 Z 10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, darf eine Verordnung nicht erlassen werden.

(...)

(5) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 und 2 sowie § 17 Abs. 4 und 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. (...)"

Im Beschwerdefall war die belangte Behörde zur Erteilung (unter anderem) der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, sohin einer Genehmigung im Sinne des § 2 Abs 3 UVP-G, aufgerufen, wobei ausgehend von der Trassenverordnung zu beurteilen war, ob eine Projektänderung im Sinne des § 24g Abs 1 oder Abs 2 UVP-G erfolgt war.

Nach § 24h Abs 5 UVP-G hat im Genehmigungsverfahren unter anderem die Standortgemeinde (§ 19 Abs 1 Z 5 iVm mit Abs 3 UVP-G) Parteistellung und das subjektive Recht, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften wahrzunehmen. Die Standortgemeinde kann damit insbesondere - wie im vorliegenden Fall - geltend machen, dass das zur Genehmigung beantragte Projekt gegenüber dem der Trassenverordnung zugrundegelegten Projekt über das nach § 24g Abs 1 UVP-G zulässige Maß hinaus abgeändert worden sei, sodass entweder die Umweltverträglichkeit im Sinne des § 24h Abs 1 UVP-G überhaupt nicht mehr gegeben sei oder zumindest nicht ohne ergänzendes Verfahren gemäß § 24g Abs 2 UVP-G festgestellt werden könne.

Da die Standortgemeinde somit im Verfahren über die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung das ihr in § 24h Abs 5 UVP-G ausdrücklich eingeräumte subjektive Recht geltend machen konnte, ist sie aufgrund der in der Beschwerde behaupteten Verletzung in diesem subjektiven Recht auch zur Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof berechtigt.

Insoweit geht das Vorbringen der belangten Behörde sowie der mitbeteiligten Partei ins Leere, wonach der erstbeschwerdeführenden Partei hinsichtlich der Auflassung der bestehenden ÖBB-Strecke (mit der bestehenden Haltestelle Eis-Ruden) sowie der Anschlussbahn zum Betrieb der zweitbeschwerdeführenden Partei gemäß § 29 EisbG (Betriebseinstellung) keine Parteistellung zukomme. Da es sich bei der nach dieser Bestimmung mit dem angefochtenen Bescheid erteilten Bewilligung ebenfalls um eine Genehmigung nach § 2 Abs 3 UVP-G handelt, die für die Ausführung des vor Erlassung der Trassenverordnung der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogenen Projekts erforderlich ist, kommt der erstbeschwerdeführenden Partei auch hinsichtlich dieser Genehmigung Parteistellung gemäß - und im Umfang des - § 24h Abs 5 UVP-G und damit auch die Berechtigung zur Erhebung der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu.

4. Da somit eine zulässige Beschwerde gegen die mit dem angefochtenen Bescheid erteilten Genehmigungen vorliegt, hat der Verwaltungsgerichtshof eine Unzuständigkeit der belangten Behörde gemäß § 41 Abs 1 VwGG von Amts wegen aufzugreifen. Eine solche Unzuständigkeit liegt im Hinblick auf die erteilte Bewilligung zur Auflassung der "Anschlussbahn U" vor:

Gemäß § 12 EisbG in der hier anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 ist - soweit sich aus dem EisbG keine andere Zuständigkeit ergibt - die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Anschlussbahnen. Da für die Genehmigung der Betriebseinstellung gemäß § 29 EisbG keine von § 12 EisbG

abweichende Behördenzuständigkeit vorgesehen ist, erweist sich der angefochtene Bescheid, soweit er die Betriebseinstellung der "Anschlussbahn U" genehmigt, daher schon als rechtswidrig infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde.

5. Im Übrigen ist in der Sache selbst für den vorliegenden Beschwerdefall zunächst festzuhalten, dass vor Erlassung der Trassenverordnung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde. Aufgrund der Trassenverordnung steht für das hier zu beurteilende Verfahren auch fest, dass das der Trassenverordnung zugrunde gelegte Projekt die Anforderungen des § 24h Abs 1 UVP-G erfüllt.

6. Die beschwerdeführenden Parteien machen im Wesentlichen geltend, dass sich die von ihnen behauptete mangelnde Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens aus den Abweichungen vom ursprünglichen Projekt - konkret aus dem Wegfall der Haltestelle Eis sowie des Infrastrukturbahnanschlusses der Firma U - ergeben würde. Sie bringen dazu vor, dass das gesamte UVP-Verfahren bis hin zur Trassenverordnung die Beibehaltung dieser Haltestelle Eis explizit vorgesehen habe. In der Umweltverträglichkeitserklärung der mitbeteiligten Partei sei festgehalten, dass als Haltepunkt im gegenständlichen Einreichabschnitt die Haltestelle Eis auszubilden sei. Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung habe das gesamte weitere UVP-Verfahren beruht. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens sei stets unter der Annahme der Beibehaltung der Haltestelle Eis für den Regionalverkehr geschehen. Die beschwerdeführenden Parteien hätten daher bis zum Baugenehmigungsverfahren bzw bis zur Erlassung des angefochtenen Bescheides zu Recht davon ausgehen können, dass die Haltestelle Eis beibehalten bzw entsprechend adaptiert werde.

Auch in der in weiterer Folge erlassenen Trassenverordnung BGBl II Nr 444/2005 sei festgehalten, dass im Kreuzungsbereich der Trasse mit der B 80 Lavamünderstraße die Haltestelle Eis vorgesehen sei. In dieser Verordnung werde daher nicht bloß die bestehende Haltestelle Eis als schlichter geografischer Bezugspunkt zur Beschreibung des Trassenverlaufes genannt, sondern die Verordnung normiere wie auch die Umweltverträglichkeitserklärung unmissverständlich, dass die Haltestelle Eis vorgesehen sei. Diese Haltestelle sei in der Umweltverträglichkeitserklärung und im gesamten UVP-Verfahren wesentlicher Bestandteil des Vorhabens. Eine Baugenehmigung, auf Grund welcher die Haltestelle Eis entfallen solle, würde den Sinn und Zweck der Umweltverträglichkeitserklärung und des gesamten UVP-Verfahrens in Frage stellen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs sei die Identität des der Trassenverordnung und der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung zu Grunde liegenden Projekts Voraussetzung für ein der UVP entsprechendes Verfahren (die beschwerdeführenden Parteien verweisen diesbezüglich auf das hg Erkenntnis vom 6. September 2001, ZI 99/03/0424).

Die Trassenverordnung sowie das ihr zugrunde liegende Projekt hätten explizit die Haltestelle Eis als Regionalverkehrsverbindung bzw als Anbindung des Gemeindegebietes an den Schienenverkehr beinhaltet. Das der Baugenehmigung zugrunde liegende Projekt sehe diese für die Infrastruktur der beschwerdeführenden Partei äußerst wichtige Anbindung an das Bahnnetz nicht mehr vor. Die Projektidentität sei somit nicht gegeben, weshalb das mit dem bekämpften Bescheid genehmigte Projekt "der UVP als auch der Trassenverordnung" widerspreche. Festzuhalten sei, dass das auf Grund des bekämpften Bescheides genehmigte Projekt bei der gebotenen gemeinschaftsrechtskonformen Auslegung des UVP-G nicht umweltverträglich sei. Nach der Rechtsprechung des EuGH sei ein Vorhaben im Zweifel - das heißt ohne anders lautende Gutachtensergebnisse - nicht umweltverträglich. Ein Wegfall der Haltestelle hätte massiv negative Auswirkungen auf zahlreiche Schutzgüter im Sinne des UVP-G. Beispielsweise seien folgende evidente Auswirkungen erwähnt:

- Anstieg des PKW Verkehrs durch den Wegfall des Bahnanschlusses
- dadurch bedingte Erhöhung der Lärm-, Staub- und Luftbelastung
- wirtschaftliche Nachteile für die Gemeinde mangels Bahninfrastruktur
- negative Auswirkungen auf die Mobilität der Gemeindebürger, insbesondere Pendler und Schüler
- negative Auswirkungen auf den Tourismus mangels direkter Bahnanbindung
- Betriebsschließungen und generelle Verschlechterung der Standortattraktivität mangels Bahnanschluss"

Durch den Wegfall der Haltestelle Eis seien die beschwerdeführenden Parteien von der Bahninfrastruktur abgeschnitten. Dadurch würden den Gemeindebürgern erhebliche wirtschaftliche und ökologische Nachteile drohen. Diese Auswirkungen seien im Rahmen des UVP-Verfahrens unberücksichtigt gelassen geworden, da dieses ja von der Beibehaltung der Haltestelle Eis ausgegangen sei. Es sei daher von einer mangelnden Umweltverträglichkeit des Vorhabens auszugehen, weshalb die Baugenehmigung nicht erteilt hätte werden dürfen.

7. Soweit die beschwerdeführenden Parteien auf das hg Erkenntnis vom 6. September 2001, ZI 99/03/0424, verweisen, ist vorweg festzuhalten, dass nach der für jenes Erkenntnis maßgebenden Rechtslage (§ 24 Abs 3 UVP-G idF BGBl Nr 773/1996) für alle der Erlassung einer Trassenverordnung nachfolgenden Genehmigungsverfahren keine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung mehr durchzuführen war. Die damals anzuwendenden Rechtsvorschriften enthielten - anders als die in den nun vorliegenden Beschwerdeverfahren maßgebende Rechtslage - auch keine Regelungen über eine neuerliche (ergänzende) Prüfung der Umweltverträglichkeit, wenn nach Erlassung der Trassenverordnung, aber noch vor Erteilung der für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen Änderungen am Projekt vorgenommen wurden, die nachteilige Umweltauswirkungen haben konnten.

Die Frage der "Identität des Projekts" ist daher in den vorliegenden Beschwerdefällen anhand des § 24g UVP-G in der Fassung BGBl I Nr 89/2000 zu prüfen. Entscheidend ist demnach, ob durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

8. Unstrittig ist, dass das zur Genehmigung vorgelegte Projekt keine "Haltestelle Eis" vorsieht, wie sie in der Trassenverordnung noch genannt war. Dass durch diese Änderung im Sinne des § 24g Abs 1 Z 1 UVP-G den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen worden wäre, wird auch von der belangten Behörde und der mitbeteiligten Partei nicht behauptet. Die Änderung wird in den Einreichunterlagen mit einer (den Verwaltungsakten zu entnehmenden) Vereinbarung zwischen dem Land Kärnten und der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei begründet, nach der das Land Kärnten - im Wesentlichen gegen eine finanzielle Leistung der Rechtsvorgängerin der mitbeteiligten Partei zur Errichtung einer Straßenbrücke durch das Land Kärnten - "ersatzlos auf den Haltepunkt Eis-Ruden im Zuge der Koralmbahn verzichtet".

Die belangte Behörde hatte daher zu prüfen, ob im Sinne des § 24g Abs 1 Z 2 UVP-G mit der Änderung nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein konnten.

Diese Frage hat die belangte Behörde im Zuge der durchgeführten Verhandlung unter Beiziehung von Sachverständigen erörtert und im angefochtenen Bescheid schließlich unter Bezugnahme auf die erstatteten Sachverständigengutachten (die in der einen Teil des angefochtenen Bescheides bildenden Verhandlungsschrift wiedergegeben werden) verneint. Die allgemein gehaltenen Ausführungen der beschwerdeführenden Parteien - unbeschadet der Frage, ob die behaupteten Auswirkungen überhaupt relevante Schutzgüter im Sinne des UVP-G betreffen - vermögen die auf der Grundlage von Sachverständigengutachten, denen die beschwerdeführende Partei nicht substantiiert entgegnet bzw. deren Unschlüssigkeit oder Unvollständigkeit sie nicht darlegt, getroffene Schlussfolgerung der belangten Behörde, dass mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können, nicht zu erschüttern.

9. Die beschwerdeführenden Parteien machen weiters geltend, dass die Umweltverträglichkeit des Vorhabens auch "aus anderen Gründen" (gemeint offenbar: nicht nur wegen des Wegfalls der Haltestelle Eis und der Anschlussbahn) nicht gegeben sei und verweisen in diesem Zusammenhang auf zu erwartende Lärmimmissionen, für deren Beurteilung ausschließlich die SchIV herangezogen worden sei, was dem Gemeinschaftsrecht widerspreche.

Mit diesem Vorbringen wird nicht dargelegt, dass sich die Umweltauswirkungen (konkret: Lärmimmissionen) durch die vorgenommenen Projektänderungen nachteilig verändert hätten. Die geltend gemachten Bedenken betreffen das bereits der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogene Projekt, nicht aber die hier allein verfahrensgegenständliche Frage, ob mit der Projektänderung nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können. Wie bereits ausgeführt (oben Punkt 5.), steht aufgrund der Trassenverordnung, die von der beschwerdeführenden Partei auch nicht bekämpft wurde, die Umweltverträglichkeit des ursprünglich eingereichten Projektes bindend fest.

Aus diesem Grund vermag auch die von den beschwerdeführenden Parteien als Verfahrensmangel gerügte Unterlassung einer Übermittlung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, des Protokolls über die Erörterung und der Entscheidungsgründe zur Trassenverordnung - somit von Unterlagen, die für die Erlassung der Trassenverordnung relevant waren - keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides zu begründen.

10. Die beschwerdeführenden Parteien machen auch eine Verletzung der §§ 19 Abs 2 und 20 Abs 1 EISG geltend, da keine "Vorkehrungen zur Vermeidung der dargestellten Schäden" getroffen worden seien und eine "Herstellung bzw. Beibehaltung der Haltestelle und des Infrastrukturbahnanschlusses nicht vorgesehen" sei.

Dieses Vorbringen vermag - ganz abgesehen von der Frage, ob die beschwerdeführenden Parteien damit überhaupt ein subjektivöffentliches Recht geltend machen (vgl dazu etwa das hg Erkenntnis vom 27. November 1996, ZI 91/03/0143) - schon deshalb keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, weil die in der Beschwerde "dargestellten Schäden" allenfalls (mittelbare) Nachteile aufgrund des Wegfalls der Haltestelle und der Anschlussbahn, nicht aber Schäden an öffentlichem und privatem Gut sind, und weil aus der Verpflichtung zur Wiederherstellung von "Verkehrsanlagen, Wasserläufen und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden," an den Folgen der Durchführung des - eisenbahnrechtlich genehmigten - Bauvorhabens ansetzt, jedoch keine Grundlage dafür bietet, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für ein Vorhaben zu untersagen, weil dieses unter anderem auch die Auflassung einer bestehenden Haltestelle vorsieht.

11. Soweit die beschwerdeführenden Parteien als Verfahrensmängel geltend machen, dass sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid nicht mit ihren Einwendungen auseinandergesetzt und den Bescheid damit unzureichend begründet habe sowie dass die "UVP-relevanten" Auswirkungen des Wegfalls der Haltestelle Eis und der Anschlussbahn nicht ermittelt worden wäre, legen sie die Relevanz der behaupteten Verfahrensmängel nicht dar. Zudem lässt der angefochtene Bescheid - insbesondere in Verbindung mit der Verhandlungsschrift, die ausdrücklich zu einem Bestandteil des Bescheides erklärt wurde - erkennen, dass die beigezogenen Sachverständigen die möglichen Umweltauswirkungen der Projektänderungen zu beurteilen hatten und die belangte Behörde - den Gutachtern folgend - zum Ergebnis

gekommen ist, dass die Änderungen keine nachteiligen Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs 1 Z 2 UVP-G haben können.

12. Die beschwerdeführenden Parteien machen schließlich noch geltend, dass ihnen keine ausreichende Frist zur Vorbereitung und Erhebung von Einwendungen eingeräumt worden sei. Die Zustellung der Kundmachung der öffentlichen Verhandlung sei am 24. Mai 2006 erfolgt, die Verhandlung habe schon am 13. Juni 2006 stattgefunden. Die Fristen gemäß § 41 und § 44a AVG seien nicht eingehalten worden.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass nach dem angefochtenen Bescheid und den vorgelegten Verwaltungsakten keine Kundmachung durch Edikt im Sinne des § 44a AVG erfolgte, sondern die Parteien schriftlich geladen wurden und überdies eine Kundmachung gemäß § 41 Abs 1 AVG erfolgte, sodass die in § 44a Abs 2 Z 2 AVG vorgesehene Frist nicht maßgebend ist.

Gemäß § 41 Abs 2 AVG ist die Verhandlung so anzuberaumen, dass die Teilnehmer rechtzeitig und vorbereitet erscheinen können. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist die Frage, innerhalb welcher Frist eine Verhandlung anzuberaumen ist, damit die Teilnehmer rechtzeitig und vorbereitet erscheinen können, von Fall zu Fall verschieden zu beantworten (vgl etwa das hg Erkenntnis vom 14. September 1993, ZI 90/07/0098), das heißt unter Abstellen auf die konkreten Umstände des Einzelfalls zu beurteilen.

Im Beschwerdefall lagen zwischen dem Erhalt der Ladung und dem Beginn der Verhandlung neunzehn Tage, was auch in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren in der Regel zur Vorbereitung allfälliger Einwendungen als ausreichend anzusehen sein wird, wie schon die Bestimmung des § 34 Abs 2 EisbG zeigt, wonach der Bauentwurf vor der Bauverhandlung durch mindestens zwei Wochen zur allgemeinen Einsicht aufzulegen ist, was im vorliegenden Fall auch erfolgt ist. Da die beschwerdeführenden Parteien zudem keinen Vertagungsantrag gestellt haben, kann schon aus diesem Grund ein Verfahrensmangel wegen Anberaumung der mündlichen Verhandlung auf einen zu kurzen Termin nicht mit Erfolg geltend gemacht werden (vgl etwa das hg Erkenntnis vom 25. Oktober 2000, ZI 99/06/0063).

13. Die zweitbeschwerdeführende Partei verweist in ihrer Beschwerde zusätzlich darauf, dass "die Enteignung wesentlicher Teile des Betriebsareals" bestimmte näher dargelegte nachteilige Folgen, unter anderem eine "Vernichtung der wesentlichen betrieblichen Infrastruktur", nach sich ziehen würde.

Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass mit dem angefochtenen Bescheid keine Enteignung ausgesprochen wurde. Die zweitbeschwerdeführende Partei als Eigentümerin von Liegenschaften, die durch das genehmigte Eisenbahnbauvorhaben in Anspruch genommen werden sollen, konnte im Verwaltungsverfahren geltend machen, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit nicht größer sei als der ihr durch die Genehmigung des Bauvorhabens entstehende Nachteil (§ 35 Abs 3 EisbG; vgl dazu etwa das hg Erkenntnis vom 26. April 1995, ZI 93/03/0191), und sie konnte ebenso die Vorschreibung entsprechender dem Schutz ihres Eigentums dienender Auflagen verlangen, durch die der ihr entstehende Nachteil auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird (vgl das hg Erkenntnis vom 24. Mai 1989, ZI 88/03/0135).

Die zweitbeschwerdeführende Partei macht diesbezüglich in der Beschwerde geltend, dass eine "geringfügige technische Umgestaltung und Ergänzung des Projektes" Enteignungen am Betriebsgelände unnötig machen würde und verweist in diesem Zusammenhang auf ihre im Verwaltungsverfahren erhobenen Einwendungen. Diese Einwendungen, wie sie in der Verhandlungsschrift im Detail wiedergegeben sind, beziehen sich einerseits auf die Anschlussbahn, deren Auffassung, wie oben (Punkt 4.) ausgeführt, von der belangten Behörde wegen Unzuständigkeit nicht genehmigt werden durfte. Sie legen allerdings auch Nachteile aus der vorgesehenen Inanspruchnahme von Liegenschaften dar und verweisen darauf, dass laut Grundeinlöseplan der mitbeteiligten Partei die Enteignung von wesentlichen Liegenschaftsanteilen vorgesehen sei. Insbesondere macht die zweitbeschwerdeführende Partei geltend, dass, würde die Trasse "nur geringfügig (wenige Meter) südlich versetzt verlaufen", das Betriebsgelände im südlichen Bereich von einer Enteignung überhaupt nicht betroffen wäre.

Mit diesen Einwendungen hat die zweitbeschwerdeführende Partei als Partei des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens nach § 34 Abs 4 EisbG zulässig (vgl das bereits zitierte hg Erkenntnis vom 24. Mai 1989, ZI 88/03/0135) geltend gemacht, dass das verfahrensgegenständliche Projekt in anderer, für sie weniger nachteiliger Weise ausgeführt werde. Die belangte Behörde hat sich mit diesem Vorbringen jedoch nicht näher auseinandergesetzt, sondern die nicht weiter begründete Behauptung aufgestellt, dass die Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt sei; auch der Verhandlungsschrift und den darin wiedergegebenen Gutachten und Stellungnahmen der beigezogenen Sachverständigen ist keine Auseinandersetzung mit der Frage zu entnehmen, ob die von der zweitbeschwerdeführenden Partei als möglich erachtete abweichende Bauausführung durchführbar wäre.

Der angefochtene Bescheid erweist sich daher als so unzureichend begründet, dass der Verwaltungsgerichtshof an der Überprüfung auf seine inhaltliche Rechtmäßigkeit gehindert ist. Die daher auszusprechende Aufhebung des angefochtenen Bescheides hat sich wegen des untrennbaren Zusammenhangs hinsichtlich aller mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verknüpften Spruchteile auf den gesamten Bescheid - soweit er nicht wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der

belangten Behörde zu beheben war - zu erstrecken (vgl auch dazu das hg Erkenntnis vom 24. Mai 1989, ZI 88/03/0135).

14. Der angefochtene Bescheid war somit, soweit darin die Genehmigung gemäß § 29 EibG zur Auflassung der Anschlussbahn U Bestandskilometer km 74,965 - 75,285 erteilt wird, wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde, im Übrigen - aufgrund der Beschwerde der zweitbeschwerdeführenden Partei - wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften gemäß § 42 Abs 2 Z 3 lit c VwGG aufzuheben.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG, insbesondere § 53 Abs 2 VwGG, in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455.

Wien, am 15. Dezember 2011