

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

20.12.2016

Geschäftszahl

Ro 2014/03/0035

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Stadtgemeinde L, vertreten durch Haslinger, Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Mölker Bastei 5, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. Dezember 2013, ZI BMVIT-820.317/0008- IV/SCH2/2013, betreffend Genehmigung des Umbaus der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs einschließlich Linzer Lokalbahn nach dem UVP-G 2000 (mitbeteiligte Partei: Ö AG in W, vertreten durch Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Volksgartenstraße 3/2. OG), zu Recht erkannt:

Spruch

Der Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufgehoben.

Der Bund hat der Revisionswerberin Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.346,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I. Sachverhalt

1 A. Die Mitbeteiligte betreibt ein Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen mit Sitz in W. Mit Antrag vom 7. Dezember 2011 suchte sie um die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 23b Abs 2, 24 und 24f des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), um die Erteilung einer Trassengenehmigung nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 2 des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG) sowie um die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 iVm §§ 31 ff des Eisenbahngesetzes (EisbG) für die von ihrem Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen an.

2 Nach den Feststellungen des angefochtenen Bescheides besteht das Vorhaben im Umbau des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofs (Richtung Salzburg) und dient der Einbindung der künftig viergleisigen Westbahn (Hochleistungsstrecken 1 und 2) in den Linzer Hauptbahnhof mit folgenden Rahmenbedingungen:

- Durchbindung der viergleisigen Westbahn zwischen dem Hauptbahnhof Linz und der bestehenden Überleitstelle Jetzing;
- Anpassung des Weichenkopfes West des Hauptbahnhofs Linz an den viergleisigen Ausbau der Westbahn;
- Definitivlage der Linzer Lokalbahn im Bereich Linz Hauptbahnhof Westseite;
- und Neuerrichtung der Haltestelle Untergaumberg der Linzer Lokalbahn.

3 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um die viergleisige Durchbindung im Bereich des westlichen Bahnhofskopfes des Linzer Hauptbahnhofs auf einer Länge von rund 2.200 Metern. Der Ausbau soll bei Kilometer 188,639 beginnen. Die Trasse soll lage- und höhenmäßig weitgehend dem Bestand folgen. Bis ca Kilometer 189,650 soll sich das Projekt im Bereich der bestehenden Bahnanlagen und innerhalb der bestehenden Bahngrundgrenze bewegen. Anschließend soll sich das Projekt rechts der Bahn um zwei zusätzliche Gleisachsen über die bestehenden Bahnanlagen hinaus ausdehnen. Links der Bahn soll das Projekt auch nach Kilometer 189,650 innerhalb der Ausdehnung der bestehenden Bahnanlagen bleiben. Der Ausbaubereich soll bei Kilometer 190,890 enden, wobei zwischen Kilometer 190,238 und Kilometer 190,890 die provisorische Anbindung des viergleisigen Ausbaus an den zweigleisigen Bestand (Westbahnstrecke Richtung Salzburg) erfolgen soll. Die Mitbeteiligte soll zur Ausführung bestehender

Wege- und Straßenverbindungen auf eigene Kosten verpflichtet werden. Durch das Vorhaben sind die Landeshauptstadt Linz und die Stadtgemeinde L als Standortgemeinden berührt.

4 Am Beginn des Planungsabschnitts soll die Einbindung bzw die Zusammenführung der Bahnsteiggleise in die vier Gleise der Westbahn erfolgen. Es sollen Güterzuggleise und Abstellgleise in das Gleis 1 der Westbahn eingebunden werden. Zwischen den Portalen des Nahverkehrstunnels der Strecke Linz-Selzthal sollen die Gleise der Westbahn geringfügig nach Westen verschwenkt und in das Gleis 503 eingebunden werden. Bei Kilometer 189,500 ist die Verknüpfung der Westbahngleise mit der Linzer Lokalbahn und damit auch mit den Abstell- und Durchfahrtsgleisen 400 vorgesehen. Zwischen Kilometer 189,815 und Kilometer 189,935 soll die Haltestelle Untergaumberg der Linzer Lokalbahn als Randbahnsteig neu errichtet werden. Der Ausbau soll bei Kilometer 190,890 enden, wobei zwischen Kilometer 190,283 und Kilometer 190,890 die provisorische Anbindung in den zweigleisigen Bestand der Westbahn erfolgen soll. Straßenbaulich sind die Errichtung von Bedienwegen links und rechts der Bahn, die Verlegung der Ing.-Etzel-Straße im Gemeindegebiet von Linz und die Absenkung der Gaumbergstraße vorgesehen. Die Entwässerung der Bahnanlage soll nach mechanischer Vorreinigung über Versickerung in das Grundwasser erfolgen. Weiters sollen eine neue Fußgängerunterführung in Untergaumberg, die Verlängerung der Unterführung Gaumbergstraße, eine Stützmauer entlang der Gaumbergstraße sowie eine Stützmauer und Bohrpfahlwand Gaumberg samt Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden.

5 Das Vorhaben umfasst die Errichtung der folgenden Eisenbahnanlagen und die Durchführung der folgenden Begleitmaßnahmen:

"Eisenbahnanlagen:

- Trassierung der Westbahngleise, Strecke 130, HL1 (Gleise 3 und 4) und Strecke 101, HL2 (Gleise 1 und 2), km 188,643 - km 190,846
- Trassierung der Gleise der Pyhrnbahn, Strecke 204, Gleise 504 und 506, Seite l.d.B., ca km 189,830 - 190,300
- Trassierung des LILO Gleises, Seite r.d.B., LILO-km 1,215 (= ca km 189,250) bis LILO km 2,832 (= ca km 190,870)
- Neubau der Fußgängerunterführung Untergaumberg, km 189,806
- Umbau und Erweiterung der Straßenunterführung Untergaumberg, km 190,253
- Ergänzung der Stützmauer Bohrpfahlwand Gaumberg, km 189,993 - km 190,235
- Neubau der Stützmauer Gaumbergstraße, km 190,254
- Neuerrichtung Bahnsteig LILO
- Bedienungswege
- Entwässerungsanlagen
- Oberleitung
- Sicherungsanlage, einschließlich Leit- und Telekommunikationstechnik
- Lärmschutzwände:

LSW 2 - Teil 1; km 189,356 - km 189,821; Länge 456 m, Höhe 4 m über SOK (Anschluss an das Widerlager der Westbrücke)

LSW 2 - Teil 2; km 189,814 - km 189,993; Länge 179 m, Höhe 5 m über SOK (etwa Bereich Bahnsteig Haltestelle Untergaumberg mit Zugangsschleusen)

LSW 2 - Teil 3; km 189,993 - km 190,153; Länge 160 m, Höhe 5 m über SOK (zusätzlich hochabsorbierende bahnseitige Verkleidung der bestehenden Stützmauer)

LSW 2 - Teil 4; km 190,153 - km 190,235; Länge 82 m, Höhe 2 m über MOK (Höhe über OK Stützmauer, entspricht Höhe ? 5 m über SOK, zusätzlich hochabsorbierende bahnseitige Verkleidung der bestehenden Stützmauer)

LSW 2 - Teil 5; km 190,235 - km 190,240; Länge 5 m, Höhe 4,5 über SOK

LSW 2 - Teil 6; km 190,240 - km 190,825; Länge 578 m, Höhe 4 m über SOK

- Abtrag bestehender Bahnanlagen wie:

o Gesamte Oberbau-Fahrweganlagen im Bereich der Neubauten o Schaltstationen (aufgeschlüsselt im Techn. Bericht Pkt. 7.1)

- 4 Schaltstationen

- WHZ 7

o Bestehende Hst. Untergaumberg LILO mit Bahnsteig usw. ca. km 189,625 - km 189,745 im Bereich von Gleis 3 und 4 neu

o Fußgängerunterführung km 189,814, Auflassung bzw. (Teil)Abtrag

o Fußgängerunterführung km 190,646, Auflassung bzw. (Teil)Abtrag **Begleitmaßnahmen:**

- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen Verlegung der Ing. Etzelstraße

Absenkung der Gaumbergstraße

- Umlegung bestehender bahnfremder Einbauten

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung (Spruchpunkt II.2)."

6 **B.** Die Mitbeteiligte hatte der belangten Behörde bereits mit Schreiben vom 23. Juni 2010 angekündigt, die Durchführung eines UVP-Verfahrens und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 23b iVm § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben zu wünschen. Der Antrag der Mitbeteiligten erfolgte unter Vorlage eines Konzepts für die Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich eines Übersichtslageplans. Die belangte Behörde schloss das beantragte Vorverfahren mit Stellungnahme nach § 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 17. September 2010 ab. Seitens der Sachverständigen bestanden bei entsprechender Berücksichtigung der Stellungnahmen und Empfehlungen keine Einwände gegen das damals vorliegende Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung.

7 **C.** Dem Antrag der Mitbeteiligten vom 7. Dezember 2010 waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen - Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Gutachten nach § 31a EISbG und Trassengenehmigungsunterlagen - angeschlossen.

8 Die belangte Behörde führte ein vereinfachtes Verfahren nach § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 durch, leitete nach Einbringung des Antrags das Prüfungsverfahren ein und prüfte die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrags bzw der Umweltverträglichkeitserklärung. Weiters wurden die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen. Zur fachlichen Prüfung des Antrags sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bestellte die Behörde Gutachter aus folgenden Fachbereichen: Eisenbahnwesen und Verkehr;

Schalltechnik/Lärm sowie Erschütterungen/Körperschall;

elektromagnetische Felder und Licht/Beleuchtung; Luftschadstoffe;

Klima; Humanmedizin; Wasserbautechnik und Oberflächenwasser;

Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Abfallwirtschaft; sowie Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit und Erholung, Stadt- und Landschaftsbild, Tiere, Pflanzen und Lebensräume.

9 Die belangte Behörde beauftragte einen UVP-Koordinator zu ihrer Unterstützung sowie zur Koordination bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten), wobei seitens der Koordination auch die genannten Fachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen behandelt wurden. In Erfüllung der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen und Besprechungen der UVP-Behörde nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 mit den Behörden nach § 24 Abs 3 und 4 UVP-G 2000, dh dem Landeshauptmann von Oberösterreich und der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land.

10 Die belangte Behörde machte den das gegenständliche Verfahren einleitenden Antrag der Mitbeteiligten vom 7. Dezember 2010 sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend den Bestimmungen über das Großverfahren nach den §§ 44a und 44b AVG iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 UVP-G 2000 mittels Edikt vom 23. Jänner 2012 kund. Unter einem wurde in diesem Edikt auch die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung im Großverfahren für den 8. und 9. Mai 2012 sowie die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den

30. und 31. Mai 2012 kundgemacht. Nach Abschluss der im UVP-G 2000 vorgesehenen Verfahrensschritte für die Prüfung der Vollständigkeit der Einreichunterlagen bzw der Umweltverträglichkeitserklärung machte die belangte Behörde das gegenständliche Vorhaben durch das oben angeführte Edikt im redaktionellen Teil der "Oberösterreichischen Nachrichten", der Oberösterreich-Ausgabe der "Kronen Zeitung", im Amtsblatt zur "Wiener Zeitung" sowie im Internet auf der Webseite <http://www.bmvit.gv.at> kund und legte den Antrag samt Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

11 Dem Edikt waren der Gegenstand des Antrags und eine Beschreibung des Vorhabens zu entnehmen. Die belangte Behörde legte fest, dass bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden von Mittwoch, 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, 16. März 2012 in die Unterlagen Einsicht genommen werden und dass bei der Behörde in diesem Zeitraum von jedermann schriftlich Einwendungen eingebracht werden könnten. Abschließend wies die belangte Behörde darauf hin, dass weitere Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden könnten. Des Weiteren wurden auch die in § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 vorgesehenen Behörden und Dienststellen zu einer Stellungnahme eingeladen. In diesem Sinne übermittelte die belangte Behörde den Antrag und die Unterlagen den Standortgemeinden sowie dem Oberösterreichischen Umweltschutz und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit der Möglichkeit zur Stellungnahme. Die nach § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 erstatteten Stellungnahmen sowie alle während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den von der Behörde bestellten Sachverständigen umgehend zur Kenntnis gebracht. Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 3 und 4 HIG hinsichtlich der beantragten Trassengenehmigung erfolgte auch die Befassung des Landes und der Standortgemeinden sowie der gesetzlichen Interessenvertretungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach dem HIG.

12 Im Sinne der im UVP-G 2000 vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage des Antrags und der sonstigen Unterlagen (insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung), fand am 8. und 9. Mai 2012 in Linz eine öffentliche Erörterung nach § 44c AVG statt. Zu der öffentlichen Erörterung erschienen außer den Vertretern der Revisionswerberin und der Bürgerinitiative "sch" sowie dem Umweltschutz ca 15 interessierte Bürger. Die Rechtsvertretung der Revisionswerberin monierte die aus ihrer Sicht ungerechtfertigte Stückelung und Präjudizialität der Trassenauswahl für den zu diesem Zeitpunkt in Planung befindlichen nächsten Abschnitt des Westbahnausbaus von L nach M sowie insbesondere den mangelnden Lärmschutz. Am 29. Mai 2013 legte die Revisionswerberin eine eisenbahntechnische Expertise von G A, ein umweltmedizinisches Gutachten zu elektromagnetischen Feldern von Dr. O und eine rechtliche Stellungnahme zum Schienenbonus von Univ.-Prof. Dr. R und Mag. S vor. Am 30. und 31. Mai 2012 wurde in Linz die öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Aufgrund des Verhandlungsergebnisses - einer von der Revisionswerberin beantragten und dieser eingeräumten Frist von drei Wochen zur Abgabe einer Stellungnahme zu den ergänzenden Stellungnahmen der Gutachter - konnte das Ermittlungsverfahren in der mündlichen Verhandlung nicht abgeschlossen werden. Mit Schreiben vom 1. Juni 2012 machte die belangte Behörde die Auflage der Verhandlungsschrift nach § 44e Abs 3 AVG in den Standortgemeinden und bei der Behörde, durch öffentlichen Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung im Internet kund. Anschließend führte die belangte Behörde ein ergänzendes Ermittlungsverfahren durch, das sie am 23. Dezember 2013 abschloss.

13 **D.** Mit Bescheid vom 23. Dezember 2013 erteilte die belangte Behörde für den Umbau der Westseite des Linzer Hauptbahnhofs einschließlich der Linzer Lokalbahn der ÖBB-Strecke Wien-Salzburg die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, des unter Spruchpunkt II angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt III angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen ("Vorschreibungen") sowie der unter Spruchpunkt IV angeführten mitangewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Spruchpunkt I.1). Das Erfordernis des Erwerbs der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibe unberührt (Spruchpunkt I.2). Weiters stellte die belangte Behörde fest, dass der durch die Ausübung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstünden sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der aus der Verletzung der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehe (Spruchpunkt I.3). Das Erfordernis der gesonderten Abnahmeprüfung bzw Inbetriebnahmegenehmigung nach Vorlage der Fertigstellungsanzeige werde nicht berührt (Spruchpunkt I.4). In Spruchpunkt II beschrieb die belangte Behörde das Vorhaben. In Spruchpunkt III schrieb die belangte Behörde der Mitbeteiligten die Einhaltung bzw Erfüllung von Nebenbestimmungen in Form von Auflagen und Bedingungen nach dem EISB-G vor. Schließlich wies die belangte Behörde alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen gehandelt habe oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen würde, als unbegründet ab (Spruchpunkt IV.1). Zivilrechtliche Ansprüche wurden zurückgewiesen und auf den Zivilrechtsweg verwiesen (Spruchpunkt IV.2). Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen wurden zurückgewiesen. Bestehende Vereinbarungen würden durch den angefochtenen Bescheid nicht berührt, dieser stehe der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen, und durch den angefochtenen Bescheid würden während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt (Spruchpunkt IV.3). Verspätete Einwendungen wurden zurückgewiesen (Spruchpunkt IV.4).

14 **E.** Breiten Raum widmete die belangte Behörde in der Bescheidbegründung auf den Seiten 51 bis 104 des angefochtenen Bescheides der Auseinandersetzung mit den einzelnen gegen das gegenständliche Vorhaben erhobenen Einwendungen, wobei sie sich auf den Seiten 58 bis 80 ausschließlich mit den Einwendungen und Stellungnahmen der revisionswerbenden Standortgemeinde befasste.

15 **E.1.** Zur Darstellung der Ist-Belastung durch Lärm führte die belangte Behörde aus, dass die auf § 68 Abs 3 AVG gestützte Forderung auf Behebung der aus der Sicht der Revisionswerberin rechtswidrigen Ist-Belastung im gegenständlichen UVP-Verfahren irrelevant sei und der Revisionswerberin diesbezüglich auch keine Antragslegitimation zustehe. Vielmehr werde informativ auf § 19 Abs 2 EISB-G verwiesen, wonach das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen habe, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstünden, worunter jedenfalls auch Leben und Gesundheit zu subsumieren seien. Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass sowohl in Linz als auch in L bereits vor einigen Jahren eine schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken umgesetzt worden sei. Es werde daher davon ausgegangen, dass das Eisenbahnunternehmen seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nachgekommen sei.

16 Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sei weiters zu entnehmen, dass aus dem im gegenständlichen Streckenabschnitt vor Jahren durchgeführten Projekt der schalltechnischen

Bestandstreckensanierung bereits eine Vielzahl von Wohnhäusern für die Förderung von objektseitigen Maßnahmen anspruchsberechtigt gewesen seien. Wie die Maßnahmen von den einzelnen Eigentümern in Anspruch genommen worden seien, sei den Planern jedoch nicht bekannt, sodass im gegenständlichen Projekt alle Anspruchsberechtigten, also auch bereits durch objektseitige Maßnahmen im Zuge der erfolgten schalltechnischen Bestandstreckensanierung sanierten Wohnräume ausgewiesen seien. Hinsichtlich der Ist-Situation beim Schienenlärm werde auch auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen, wonach hier offensichtlich Fehler bei der Widmung und Bebauung erfolgt seien, indem knapp an die seit dem Jahr 1860 bestehende Bahnstrecke herangebaut und dort auch höhere Häuser errichtet worden seien, deren Obergeschoße durch Lärmschutzwände kaum geschützt werden könnten. Weiters sei zum Teil verabsäumt worden, die Nebenräume zu den Verkehrsträgern zu orientieren und die Fenster der Schlaf- und Wohnräume an der verkehrsabgewandten Seite der Wohnhäuser zu platzieren. Die belangte Behörde könne daher die Behauptung der Mitbeteiligten, dass die Bevölkerung durch Lärm einer extremen Belastungssituation ausgesetzt sei, deren Sanierung längst überfällig sei, nicht nachvollziehen.

17 **E.2.a.** Zur behaupteten Verfassungswidrigkeit bzw Gesetzwidrigkeit der nach § 24f Abs 2 UVP-G 2000 anzuwendenden Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) verwies die belangte Behörde auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2. Oktober 2013, B 327/2012 ua, wonach der Verfassungsgerichtshof keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24 Abs 1 und 2 UVP-G bzw keine - über die bereits erfolgte Prüfungsprüfung hinausgehenden - Bedenken gegen die SchIV gehegt habe. Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach § 24f Abs 2 UVP-G sowie die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV liege 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 werfe 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 bahnseitige - Lärmschutzmaßnahmen vorsehe.

18 In dem diesem Erkenntnis zugrundeliegenden Prüfungsverfahren V 30/2013 habe der Verfassungsgerichtshof zwar infolge Gesetzwidrigkeit von nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Verweisungen der SchIV auf bestimmte technische Normen und Standards infolge Unterlassung einer Überprüfung durch den Ordnungsgeber über einen Zeitraum von knapp zwanzig Jahren die Aufhebung der Wortfolge " ,S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992)" in § 2 Abs 1 sowie des § 2 Abs 2 SchIV mit Ablauf des 30. April 2014 verfügt, jedoch die den "Schienenbonus" normierende Bestimmung des § 2 Abs 4 SchIV nicht geprüft. Die Aufhebung der zitierten Bestimmungen trete erst mit Ablauf des 30. April 2014 in Kraft, weshalb die zitierten Bestimmungen zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung noch in vollem Umfang anzuwenden seien.

19 **E.2.b.** Zur Forderung, die Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) über den gesamten Provisoriumsbereich (Übergang vom viergleisigen Ausbau zum zweigleisigen Bestand von Bahnkilometer 190,238 bis Bahnkilometer 190,889) zu erstrecken, sei dem eingereichten Projekt im Provisoriumsbereich als Lärmschutzmaßnahmen zu entnehmen, dass die Ausdehnung der Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn im Bereich der provisorischen Einbindung in einer Höhe von vier Metern über der Schienenoberkante bis zu Kilometer 190,825 vorgesehen sei. Nach Aussage des nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutz in der Verhandlung werde der weitergehende Lärmschutz bis zum Ende des Provisoriums durch eine im Gelände vorhandene Böschungskante erreicht. Eine Ausdehnung der Lärmschutzwand um weitere 75 Meter bis zum Ende des Provisoriums (Kilometer 190,890) sei im Bereich der bestehenden Wohnobjekte der Nachbarschaft nicht wirkungsrelevant und aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen. Nach der Aussage des lärmschutztechnischen Sachverständigen sei somit auch für die Anrainer im Provisoriumsbereich ein ausreichender Lärmschutz im Sinne der SchIV gegeben, weil nach § 5 Abs 3 SchIV davon auszugehen sei, dass die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen überstiegen. Die Gewähr der Einhaltung der Grenzwerte der SchIV in Wohnräumen in Anbetracht durchzuführenden Objektschutzmaßnahmen im Provisoriumsbereich wie Dokumentation der Lage der Berechnungspositionen etc seien den Projektunterlagen (Ordnungsnummer 506, Objektschutz- und Fähnchenplan) zu entnehmen.

20 Zur Forderung, dafür zu sorgen, dass eine Abschirmungswirkung entsprechend dem Fortschritt des Standes der Technik und der Wissenschaften (Wegfall des "Schienenbonus"), zB durch Erhöhung der Lärmschutzwand jederzeit möglich sei, werde ebenfalls auf die SchIV verwiesen, deren Grenzwerte eingehalten würden. Bei Einhaltung der Grenzwerte der SchIV werde nach einer entsprechenden Verhältnismäßigkeitsabwägung hinsichtlich der Erfordernisse einer wirtschaftlichen und leistungsfähigen Eisenbahn grundsätzlich davon ausgegangen, dass damit auch dem Immissionsminimierungs- und Vorsorgegebot des § 24f Abs 1 UVP-G 2000 entsprochen werde, sofern deren Unterschreitung im Einzelfall nicht geboten sei. Entsprechende Einzelfälle seien dem Projekt nicht zu entnehmen; solche seien seitens der Mitbeteiligten auch nicht konkretisiert worden. Darüber hinaus könne es durch die beispielhaft angeführten Maßnahmen wie die Errichtung von Lärmschutzwänden oder deren Erhöhung bis auf sechs

Meter zu allenfalls nicht umweltverträglichen Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern, zB dem Orts- oder Landschaftsbild, kommen.

21 In Bezug auf die vorgesehenen Arbeiten zur Nacht- und Wochenendzeit habe der medizinische Sachverständige entsprechende Maßnahmen formuliert, die durch die Behörde auch im Sinne der Forderungen der Revisionswerberin noch weiter konkretisiert als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen worden seien. Diesbezüglich werde auch auf die der Verhandlungsschrift zu entnehmende "Allgemein verständliche Bauphasenbeschreibung für die Wochenendarbeit" sowie auf die Äußerung der Mitbeteiligten verwiesen, wonach sich die voraussichtlich 17 Wochenenden auf die gesamte Bauzeit von insgesamt sechs Jahren bezögen, dh innerhalb eines Zeitraums von mehr als 310 Wochenenden lägen. Zu berücksichtigen sei zudem, dass infolge des Fortschreitens der Baustelle jeweils andere Anrainer betroffen wären, und nur ein Teil der Wochenendarbeiten lärmintensiv sei. Eine schriftliche Verständigung der betroffenen Anrainer sei für einen Zeitraum von vier Wochen vor den geplanten Maßnahmen vorgesehen.

22 **E.2.c.** Zur geforderten Reduktion der Lärmimmissionen hielt die belangte Behörde fest, dass die Grenzwerte der SchIV in den Wohnräumen im gesamten Bereich des Vorhabens eingehalten würden. Der Vorschlag zur Erneuerung des Wagenmaterials sei im Bescheid nicht vorgeschrieben worden. Aufgrund des Grundsatzes des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur könne Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit ihr verwendetes Wagenmaterial über die erforderlichen behördlichen Zulassungen verfügt, die Benützung der Infrastrukturanlagen gar nicht verwehrt werden. Ausländische Rechtsakte seien dabei inländischen Bewilligungen nach § 41 EISbG gleichzuhalten. Diesbezüglich sei aber anzumerken, dass neue, erneuerte oder umgerüstete Eisenbahnfahrzeuge im Raum der Europäischen Union nur zugelassen werden könnten, wenn sie ua den Anforderungen der "Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)" zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems entsprächen. Durch die dort festgelegten fahrzeugseitigen Emissionswerte sei künftig, wenn auch langfristig von einer Senkung der Schienenlärmimmissionen auszugehen. Da es sich beim Vorschlag des medizinischen Sachverständigen um eine fahrzeug- und nicht um eine anlagenspezifische Maßnahme handle und diese auch nur als Empfehlung formuliert worden sei, sei sie nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid aufzunehmen gewesen.

23 Die Wochenendausnahme für Arbeiten sei von der Mitbeteiligten im Zuge der Verhandlung ausreichend präzisiert worden, und diese Präzisierung sei somit zum Projektbestandteil geworden. Darüber hinausgehende Präzisierungen wären bei einem Bauvorhaben von mehr als fünf Jahren als überschießend anzusehen. Von der belangten Behörde sei allerdings im Spruchpunkt III.2.5 die maximale Begrenzung der Wochenendarbeitszeiten auf maximal zwei aufeinanderfolgende Wochenenden in einem Bereich festgelegt worden, womit die von der Revisionswerberin befürchteten durchgängigen Arbeitsmonate jedenfalls nicht möglich seien.

24 **E.2.d.** Der Verweis auf die ÖNORMEN in § 2 Abs 1 und Abs 2 SchIV sei zwischenzeitig vom Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 2. Oktober 2013, V 30/2013 ua mit Wirkung zum 30. April 2014 aufgehoben worden. Somit seien die ÖNORMEN S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992) ab dem Aufhebungsdatum nicht mehr anzuwenden. Ausdrücklich nicht aufgehoben worden seien in § 2 Abs 1 SchIV der Verweis auf die ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973) und S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974) sowie § 2 Abs 3 SchIV. Sämtliche Schallpegel seien unter Anwendung der Bewertungsfunktion A nach der Verordnung des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr 6/79, zu bewerten gewesen. Die Aufhebung mit 30. April 2014 bedeute, dass die SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung vollinhaltlich anzuwenden sei. Hinsichtlich des Standes der Technik sei anzumerken, dass nach den Aussagen des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen vom 3. und 6. November 2013 bei den in der Zwischenzeit erfolgten Änderungen auch bei den verwiesenen Regelwerken wie ÖNORMEN und ÖAL-Richtlinien für das gegenständliche Projekt schalltechnisch inhaltlich für die Ergebnisse von Schallpegelmessungen keine Unterschiede und für die Ergebnisse von Schallberechnungen nur geringfügige Unterschiede innerhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenzen von weniger als 1 dB zu erwarten seien. Auf die schalltechnische und die humanmedizinische Beurteilung des gegenständlichen Projekts trotz Anwendung der erst mit Wirkung vom 30. April 2014 aufgehobenen Bestimmungen der SchIV seien demnach keine Auswirkungen zu erwarten. Durch die bis zum 30. April 2014 und somit auch zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung nach der SchIV noch jedenfals anzuwendenden Regelwerke zur Schallpegelmessung und Schallberechnung sei diesbezüglich anzuwendende Stand der Technik jedenfalls festgelegt und bedürfe keiner weiteren Ermittlungen. Auf die nur geringfügigen Auswirkungen im gegenständlichen Vorhaben zu den Mess- und Berechnungsmethoden der aktuellen technischen Regelwerke und Normen werde hingewiesen.

25 § 2 Abs 2 SchIV sei zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung weiterhin anzuwenden. Auch diesbezüglich werde auf die Aussagen der Sachverständigen hingewiesen, dass für die Ergebnisse von Schallberechnungen nur geringfügige Unterschiede innerhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenzen von weniger als 1 dB zu werten seien. Im gegenständlichen Abschnitt verkehrten auch keine Reisezüge mit 200 bis 250 km/h. § 2 Abs 3 SchIV sei vom Verfassungsgerichtshof ausdrücklich nicht aufgehoben worden. Der Verfassungsgerichtshof verweise im zitierten Erkenntnis ausdrücklich darauf, dass die verordnungserlassende Behörde unter Hinweis auf die Mitteilung des Bundesamts für Eich- und

Vermessungswesen, wonach mit der Verweisung auf die Bewertungsfunktion A nach der Verordnung des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979 auf geltendes Recht verwiesen werde, nachvollziehbar dargetan habe, dass § 2 Abs 3 SchIV dem Stand der Technik entspreche. Zusätzliche Festlegungen seien zumindest im Einzelfall möglich, wenn sie vom humanmedizinischen Sachverständigen als erforderlich erachtet würden.

26 **E.2.e.** Hinsichtlich des Schienenlärms bzw der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werde der Stand der Technik in der SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung festgelegt und die Einhaltung der dort festgelegten Grenz- und Vorsorgewerte durch die Sachverständigen bestätigt. Auch der humanmedizinische Sachverständige habe keine zusätzlichen Feststellungen im Einzelfall für erforderlich erachtet. Durch das angeführte Erkenntnis der Verfassungsgerichtshofs vom 2. Oktober 2013 sei lediglich § 31a Abs 1 letzter Satz EISbG aufgehoben worden. Gegen sonstige Bestimmungen des § 31a EISbG hätten keine Bedenken bestanden. Damit bestehe weiterhin die Pflicht zur Vorlage von Gutachten nach § 31a EISbG durch das antragstellende Eisenbahnunternehmen. Dieses im unionsrechtlichen Zusammenhang zu sehende, besonderen Anforderungen unterliegende Gutachten könne daher von der Behörde weiterhin grundsätzlich der Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu Grunde gelegt werden. Durch die Aufhebung werde jedoch klargestellt, dass für das Ermittlungsverfahren und die Beweiswürdigung das Gutachten nach § 31a EISbG abgesehen von der Kontrolle, ob dieses von Sachverständigen im Sinne des § 31a Abs 2 EISbG erstellt wurde, die nicht mit der Planung beauftragt waren und hinsichtlich derer auch keine sonstigen Gründe vorliegen, welche die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen, von der Behörde jedenfalls auch entsprechend der von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätze für Gutachten zu würdigen sei. Wenn in einem Verfahren keine widersprechenden Gutachten vorgelegt würden, habe die Behörde im Sinne der Pflicht zur amtswegigen Erforschung der materiellen Wahrheit zu prüfen, ob das vorgelegte Gutachten vollständigen Beweis hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f EISbG liefere bzw ob erforderlichenfalls das Ermittlungsverfahren durch weitere Beweise zu ergänzen sei. Im gegenständlichen Verfahren seien hinsichtlich der erhobenen Einwendungen entsprechende Stellungnahmen von den nichtamtlichen Sachverständigen eingeholt worden.

27 Im vorliegenden Gutachten nach § 31a EISbG sei von den Sachverständigen bestätigt worden, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspreche. Hinsichtlich des Schienenverkehrslärms sei dem Gutachten die vorhabensgemäße Einhaltung der Grenzwerte der SchIV, welche diesbezüglich nach § 19 Abs 4 EISbG dem Stand der Technik entspreche, in sämtlichen Wohnräumen zu entnehmen, was auch durch den im UVP-Verfahren bestellten lärmschutztechnischen Sachverständigen bestätigt worden sei. Auch seitens der Revisionswerberin sei dies im Verfahren nicht bestritten worden. Eine Gesundheitsgefährdung durch Schienenlärm sei im gesamten Verfahren nicht belegt worden.

28 Eine Gesundheitsgefährdung durch Schienenlärm sei im Verfahren nie belegt worden und werde auch durch den medizinischen Sachverständigen ausgeschlossen. Nach der SchIV sei, wenn ein aktiver Lärmschutz nicht möglich oder nach den Wirtschaftlichkeitskriterien nicht erforderlich ist, der entsprechende Wohnraumschutz maßgeblich. Die Revisionswerberin habe keine besonders schutzwürdigen Objekte genannt. Auch im Hinblick auf die Rechtsprechung, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handle, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne, habe der Sachverständige (wie schon angesprochen) in keinem Fall die Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV als erforderlich angesehen bzw habe auch die Revisionswerberin keinen dementsprechenden Einzelfall angeführt. Gerade in seinem zitierten Erkenntnis habe der Verfassungsgerichtshof ausgeführt, dass ua die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV zum Schienenbonus angesichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturmaßnahmen und angesichts der unterschiedlichen Sachlage wie zB größerer Kreis betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmbelästigung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm im rechtspolitischen Interesse liege.

29 Es ergebe sich schon aus der gesetzlichen Verordnungsermächtigung, dass die in der SchIV aufgestellten Grenzwerte - einschließlich der Annahme des in § 2 Abs 4 SchIV festgelegten Schienenbonus, wonach der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel Lr der um 5 dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel LA, eq sei - dem Stand der Technik entsprechen müssten. Der Verfassungsgerichtshof habe mit Erkenntnis vom 2. Oktober 2013, B 327/2012, ausgeführt, dass dieser anlässlich der Beschwerden keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs 1 und 2 UVP-G 2000 bzw keine - über die bereits erfolgte Verordnungsprüfung hinausgehenden - Bedenken gegen die SchIV hege. Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach § 24f Abs 2 UVP-G 2000 sowie die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV liege angesichts der unterschiedlichen Sachlage - zB größere Anzahl betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmausbreitung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm - im rechtspolitischen Ermessen und werfe 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 bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen vorsehe.

30 Ein Gebot, Eisenbahnvorhaben einerseits und andere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben andererseits gleich zu behandeln, sei aus dem Gleichheitsgrundsatz nicht abzuleiten. Die Sonderregelung des § 24f Abs 2 UVP-G 2000 greife ausschließlich dort, wo es um die Zumutbarkeit möglicher Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 24f Abs 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 gehe. Zu einer Gesundheitsgefährdung dürfe es nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 in keinem Fall kommen. Das Vorhaben entspreche jedenfalls dem durch den Verfassungsgerichtshof hinsichtlich der Grenzwerte und des Schienenbonus nicht in Zweifel gezogenen Stand der Technik. Der Stand der Technik hinsichtlich des Belästigungs- und Gesundheitsschutzes zum Schienenlärm stehe aufgrund der in der SchIV festgelegten Grenzwerte sowie der im Verfahren eingeholten Stellungnahmen und Gutachten der lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen fest. Eine Gesundheitsgefährdung durch den Schienenlärm könne ausgeschlossen werden. Naturgemäß sei bei Schallimmissionen grundsätzlich davon auszugehen, dass wenn schon keine unzumutbaren Belästigungen vorliegen, es auch zu keiner Gesundheitsgefährdung komme. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs stehe die Heranziehung der in der SchIV vorgeschriebenen Grenzwerte nicht in Widerspruch zur Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungs­lärm) oder dem darauf beruhenden nationalen Umsetzungsgesetz, dem Bundes-Umgebungs­lärmschutzG, weil aufgrund des von der Richtlinie bzw dem Gesetz verfolgten Zieles gar keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgegeben würden.

31 **E.3.a.** Zur Darstellung der Ist-Belastung von Luftschadstoffen führte die belangte Behörde aus, dass es sich bei L um kein belastetes Gebiet handle, und zwar weder hinsichtlich der NO₂- noch der PM₁₀-Werte. Nach den Unterlagen liege beim gegenständlichen Vorhaben die resultierende Zusatzbelastung in der Bau- als auch in der Betriebsphase innerhalb des jeweiligen Schwellenwerts für Irrelevanz. Die Irrelevanz sei am Schwellenwert und nicht, wie von der Revisionswerberin vorgebracht, an der Ist-Belastung gemessen worden.

32 Bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung seien entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung Projektbestandteil. Die vorgeschlagenen Maßnahmen der Sachverständigen zur Minimierung der Luftschadstoffemissionen seien von der Mitbeteiligten zum Projektbestandteil erklärt worden, weshalb eine weitere Vorschreibung nicht erforderlich gewesen sei. Die im Zuge der Verhandlung modifizierten bzw präzisierten Auflagenvorschläge der Sachverständigen seien unter den Spruchpunkten III.2.2, III.2.3, III.3.1 als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen worden. Die LKW-Transporte in der Bauphase seien in Kapitel 5.1.2 des Fachbeitrags Luftschadstoffe ausreichend berücksichtigt worden. Die Vorschreibungen seien entsprechend vollzugstauglich formuliert. Die fachgerechte Abdeckung des Ladeguts zur Vermeidung von Staubverfrachtungen sei aus Sicht des Sachverständigen für Luftschadstoffe Stand der Technik und wäre nicht gesondert vorzuschreiben. Der medizinische Sachverständige habe die Aufnahme dieses Auflagenvorschlags begrüßt, die Auflage sei, wie von der Revisionswerberin gefordert, in den Bescheid aufgenommen worden.

33 Beim Gemeindegebiet von L handle es sich um kein vorbelastetes Gebiet im Sinne des Immissionsschutzgesetzes-Luft (LG-Luft). Nach § 2 IG-Luft fielen ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Eisenbahnanlagen nach § 10 EisbG, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt, sowie Schienenfahrzeuge im Sinne des EisbG nicht unter den Anlagenbegriff des IG-Luft. Es seien daher weder § 13 noch § 20 Abs 3 IG-Luft für den Betrieb von Eisenbahnanlagen oder Schienenfahrzeugen - ausgenommen Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen - anwendbar. Die Auflage unter Spruchpunkt III.3.1 zu den NO_x- Emissionen während der Betriebsphase sei im Rahmen der Vorgaben der Betriebspflicht der Mitbeteiligten und des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur entsprechend bestimmt. Die dauerhafte Einhaltung des angeführten Grenzwerts von 175 kg/d könne jederzeit anhand des Fahrplans und auch der tatsächlich erfolgten Zugfahrten rechnerisch überprüft werden. Bei der Gefahr von Überschreitungen des nunmehr festgelegten Wertes werde die Mitbeteiligte nach § 19 Abs 1 und 2 EisbG entsprechende Vorkehrungen zu treffen haben, wobei diese Maßnahmen erst bei Gefahr des Überschreitens der Grenzwerte gesetzt werden könnten. Wenn entsprechende Vorkehrungen seitens des Eisenbahnunternehmens nicht erfolgen sollten, seien sie von der Behörde nach den §§ 19 Abs 1 und 19b EisbG bescheidmäßig vorzuschreiben. Der nunmehr dem unionsrechtlich gebotenen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz entsprechende Spruchpunkt III.3.1 stelle eine gleich wirksame Maßnahme zur Sicherstellung des vorgegebenen Schutzniveaus dar. Diesbezüglich sei auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe sowie des medizinischen Sachverständigen in der Verhandlungsschrift zu verweisen.

34 Die Mitbeteiligte habe eine jederzeit erreichbare Ansprechperson (Bauombudsperson) einzurichten, wobei die Mitbeteiligte dies schon in der Umweltverträglichkeitserklärung festgehalten habe und dies somit Vorhabensbestandteil sei. Die Bauombudsperson habe die betroffenen Anrainer über den Bauablauf zu informieren, auch auf Beschwerden und Anregungen entsprechend zu reagieren und tatsächliche Missstände abzustellen. Sie sei mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet und könne nach Bedarf auch Maßnahmen veranlassen. Dadurch sei grundsätzlich das rasche Abstellen allfälliger Verletzungen von Pflichten aus diesem Bescheid durch bauausführende Unternehmen gewährleistet. Weiters stehe den Betroffenen die Möglichkeit zu, sich gegebenenfalls an die Behörde zu wenden, welche die Beschwerden ebenfalls aufgrund ihrer Aufsichtspflicht zu behandeln habe. Die Auflagenvorschläge des Sachverständigen für Luftschadstoffe seien entsprechend konkretisiert worden. Die Fahrtrouten und

Fahrfrequenzen seien in der Bauablaufplanung bereits berücksichtigt; die entsprechenden Einreichunterlagen fänden sich unter Ordnungsnummer 271 bzw Ordnungsnummern 272 bis 274 (Plandarstellungen). Der zusätzliche Baustellenverkehr der Hauptbauphase 2018 sei der Verkehrsuntersuchung "ÖBB - Westseite Hauptbahnhof Linz" zu entnehmen, und es sei diesbezüglich von keinen verkehrsbedingten Staus oder Halten auszugehen. Allfällige verladebedingte Staus und Halte außerhalb der Verladebereiche seien durch das in der Detailplanung noch zu erstellende Baustellenlogistikkonzept zu vermeiden, und die Bauombudsperson sei nach den Spruchpunkten III.4.1 bis III.4.5 in die Überwachung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen des Baustellenlogistikkonzepts zu integrieren. Der Auflagenvorschlag des Sachverständigen sei, weil er bereits als allgemeine Maßnahme hinsichtlich der Bauaufsicht und der Bauombudsperson enthalten sei, nicht in den Spruch des Bescheides aufgenommen worden. Unter dem Gesichtspunkt der Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn seien die von der Revisionswerberin geforderten Maßnahmen jedenfalls unverhältnismäßig.

35 **E.3.b.** Hinsichtlich der Erschütterungen verwies die belangte Behörde auf die Umweltverträglichkeitserklärung und die Fachbeiträge der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie in den ergänzenden Aussagen in der Verhandlung. Für die Erschütterungsbelastung der Menschen sei die ÖNORM S 9012, für die Beurteilung von Gebäudeschäden die ÖNORM 9020 heranzuziehen. Für sämtliche Gebäude, die mehr als 82 Meter vom nächstgelegenen Gleis entfernt seien, gelte, dass unabhängig vom Zustand des Gebäudes - und seiner Erschütterungsanfälligkeit - bei Tag und bei Nacht auf alle Fälle guter Erschütterungsschutz erreicht werde. Es würden keine spürbaren Erschütterungen durch den Bahnverkehr auftreten. Für alle weiteren Gebäude bis auf jene in der P Straße 1 und 5 würde ebenfalls guter Erschütterungsschutz erreicht. Unter Berücksichtigung des Zustands der Gebäude in der P Straße 1 und 5 werde festgestellt, dass die Planungsvorgabe des ausreichenden Erschütterungsschutzes bei Tag und bei Nacht erreicht werde. Die Immissionen durch den Zugverkehr im Fundamentbereich der nächstgelegenen Häuser betragen höchstens $v_R, \max = 0,5$ bis $1,00$ mm/s. Dieser Wert sei für Bauwerke aller Art unbedenklich.

36 **E.3.c.** Hinsichtlich der Lichtbeeinträchtigungen werde die Beschränkung der Störfwirkung der Beleuchtung nach der ÖNORM EN 12464-2 in vollem Umfang erfüllt, wobei eine geringfügige zusätzliche Horizontaufhellung jedoch möglich sei. Grundsätzlich sei auch anzumerken, dass durch das gegenständliche Vorhaben keine neuen Beleuchtungsanlagen errichtet würden. Lediglich bei den technischen Anlagen würden schaltbare Beleuchtungen, wie zB Schaltgerüststandorte, als moderne, energiesparende und wartungsarme Beleuchtungsanlagen entsprechend den Richtlinien der Mitbeteiligten geplant. Zusätzliche Beleuchtungsanlagen seien nur für die Bauphase zur Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich, die nach Aussage der Sachverständigen ebenfalls dem Stand der Technik entsprächen.

37 **E.4.** Bezüglich der Festlegung der zulässigen Belastung durch elektromagnetische Felder habe der elektrotechnische Sachverständige zu den elektromagnetischen Feldern ausgeführt, dass die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vornorm ÖVE ÖNORM E 8850 "Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz Beschränkung der Exposition von Personen - Ausgabe 2006 02 01") eingehalten würden. Die festgelegten Werte seien 5 kV/m und 100 μ T bei 50 Hz bzw 10 kV/m und 300 μ T bei $16,7$ Hz und entsprächen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. So stelle dann auch der humanmedizinische Sachverständige fest, dass die Bevölkerung von L keinesfalls "schwerwiegend", "extrem" oder "unvertretbar hoch" belastet sei, weil der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit nur in einem einzigen Gebäude überschritten werde, das nicht bewohnt sei.

38 In Österreich bestünden keine verbindlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder bzw Immissionen, sodass eine umweltmedizinische und rechtliche Beurteilung im Einzelfall erforderlich sei. Im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder würden zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen Richtlinien der WHO und ICNIRP (1998) bzw die in Österreich als Stand der Technik und Wissenschaft geltende Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 herangezogen. Würden die in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 festgelegten Beschränkungen der Exposition, dh der Basisgrenzwerte bzw der Referenzwerte für das elektrische und das magnetische Feld eingehalten, sei der Schutz gegen bekannte schädliche Effekte auf die Gesundheit sichergestellt. Es werde diesbezüglich auf die entsprechenden Aussagen des humanmedizinischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen, wonach der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit nur in einem einzigen Gebäude überschritten würde, das nicht bewohnt sei. Nach der Rechtsprechung sei ein Gesundheitsrisiko bei Einhaltung des Immissionsgrenzwerts von 100 μ T (bei Bewilligung einer 50 Hz 380 kV-Hochspannungsleitung) und des anlagebezogenen Vorsorgewerts von 1 μ T bei maximalem Dauerstrom an allen Orten mit sensibler Nutzung (Wohnnutzung) auch für die empfindlichsten Bevölkerungsgruppen (Kinder und Ungeborene) durch projektbedingte elektromagnetische Felder auszuschließen.

39 Der von der Revisionswerberin herangezogene Sachverständige komme zu dem Ergebnis, dass sowohl bei der Ist-Situation, als auch verschärfend im Ausbaufall, eine Gesundheitsgefährdung von Bewohnern im Nahbereich des Vorhabens vorliege. Begründet werde dies insbesondere damit, dass der aus Sicht des Sachverständigen schon derzeit sowohl in Österreich in aktuellen UVP-Verfahren herangezogene

Beurteilungswert von 1 μ T (als Maximalwert beim n-1 Kriterium) als auch der vom Sachverständigen vorgeschlagene und fachlich im Kapitel 1.9 (Aktueller umweltmedizinischer Stand des Wissens bei magnetischen Wechselfeldern) umfangreich begründete Beurteilungswert von 0,1 μ T für den 24-Stunden-Mittelwert massiv überschritten werde.

40 In der mündlichen Verhandlung sei der Amtssachverständige für Elektrotechnik in seiner Stellungnahme zum Ergebnis gekommen, dass in dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten aus technischer Sicht extrem niedere Vorsorgewerte gefordert würden, die in der Praxis kaum realisierbar seien und aus technischer Sicht nicht mit 16,7 Hz-Bahnfeldern verglichen werden könnten. Beim überwiegenden Teil der vom Sachverständigen der Revisionswerberin zitierten Studien sei die technische Grundlage Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit 50 bzw 60 Hz Feldern gewesen. Die elektrotechnischen Betriebsbedingungen einer Hoch- und Höchstspannungsleitung könne aus technischer Sicht aber nicht mit Bahnoberleitungsanlagen verglichen werden. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz bzw 100 μ T bei 50 Hz werde auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Im untersuchten Bereich ergäben sich durch den Ausbau maximale Werte von rund 30 μ T bei 16,7 Hz und betrügen somit rund ein Zehntel der zulässigen Referenzwerte. Überdies habe der elektrotechnische Sachverständige ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Vorsorgewert der Schweizer Verordnung über nichtionisierende Strahlen für Neutrassierungen entsprechen würde. Da es sich beim gegenständlichen Projekt allerdings um eine Ausbaumaßnahme handle (Gleiszulegung zu bestehender Trassierung) wäre auch in der Schweiz nicht der 1 μ T-Vorsorgewert anzuwenden, sondern die Einhaltung entsprechender WHO-Werte (300 μ T für 16,7 Hz) maßgebend.

41 Der humanmedizinische Sachverständige habe im Wesentlichen ausgeführt, dass die in dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten geforderten Vorsorgewerte utopisch, weltweit nirgends realisiert und aus medizinischer Sicht entbehrlich seien. Auch in der Schweiz führe eine Überschreitung des dort geltenden Vorsorgewerts von 1 μ T als 24 Stunden-Mittelwert nur zur Ausschöpfung technisch möglicher Reduktionsmaßnahmen, aber nicht zur Versagung einer Genehmigung. Außerdem sei anzumerken, dass der Sachverständige der Revisionswerberin zur Unterstützung seiner Forderungen vorwiegend Studien mit 380 kV und 50/60 Hz zitiere, die im gegenständlichen Fall nicht relevant seien, und er zudem die Vorsorgewerte falsch interpretiere. Unter Abwägung der in der Verhandlung zu dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten erfolgten technischen und medizinischen Stellungnahmen gehe die belangte Behörde bei Einhaltung der im Projekt festgelegten und im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner Gesundheitsgefährdung und einer entsprechenden Umweltvorsorge durch das gegenständliche Vorhaben aus. Die belangte Behörde sei hier den nachvollziehbaren und schlüssigen Aussagen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik sowie des Sachverständigen für Humanmedizin gefolgt. Ausschlaggebend sei hierbei gewesen, dass die zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen existierenden Vorgaben der Richtlinien der WHO und ICNIRP (1998) bzw die in Österreich als Stand der Technik und Wissenschaft geltende Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe 2006-02- 01, jedenfalls eingehalten bzw deutlich unterschritten würden und der von der Revisionswerberin beauftragte Sachverständige überwiegend auf Studien in Zusammenhang mit Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit 50 bzw 60 Hz Feldern zurückgreife. Auch durch die von den Planern aufgezeigten und von den Sachverständigen bestätigten Fehlinterpretationen im Gutachten des von der Revisionswerberin herangezogenen Sachverständigen hege die Behörde Zweifel an dessen Richtigkeit.

42 Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz bzw 100 μ T bei 50 Hz werde auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten, und es sei keine Gesundheitsgefährdung zu befürchten. Es seien somit auch unter Anwendung des Vorsorgeprinzips keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Eine Einhausung der Trasse sei daher nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen. Des Weiteren würde eine, wenn auch nur in den relevanten Bereichen eingehauste Trasse wohl ein *aliud* zum eingereichten Vorhaben darstellen und könnte nur durch einen entsprechenden Änderungsantrag der Mitbeteiligten in das Verfahren einfließen. Der elektrotechnische Amtssachverständige habe zudem darauf hingewiesen, dass großflächige Abschirmmaßnahmen an Bahnanlagen nicht dem Stand der Technik entsprächen und solche Maßnahmen auch nicht verhältnismäßig wären. Die Gebäude Nr 35 und 51 befänden sich im Bauverbotsbereich, und der Mitbeteiligten stünde hinsichtlich der Durchsetzung der angeführten Nutzungsbeschränkungen allenfalls ein Durchgriffsrecht nach § 42 Abs 3 EISbG zu. Die Installation verstärkter Rückleiter im Spannungsfeld sowie in den benachbarten Spannungsfeldern entlang der Wohngebäude Nr 51 stelle bloß eine Empfehlung des Sachverständigen dar und sei aufgrund der Tatsache, dass der Grenzwert von 300 μ T auch in diesem Bereich bei Weitem unterschritten werde und somit eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen sei, nicht als zwingende Maßnahme in den Bescheid aufgenommen worden.

43 **E.5.** Zur Anwendung des vereinfachten Verfahrens führte die belangte Behörde aus, es sei schon nach dem Wortlaut des § 23b UVP-G 2000 unstrittig, dass Teilabschnitte einer geplanten Hochleistungsstrecke eigenständige "Vorhaben" im Sinne des UVP-G 2000 darstellen könnten. Ein Neu- bzw Ausbau einer Gesamtstrecke sei aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen kaum möglich, und der Ausbau der Westbahn erfolge diesbezüglich bereits seit Jahrzehnten in mehreren Teilabschnitten. Nach der Rechtsprechung sei die Stückelung eines Eisenbahnvorhabens in mehrere Projekte dann zulässig, wenn

diese eine sachliche Rechtfertigung habe und nicht dem Zweck der Umgehung der Umweltverträglichkeitsprüfung diene. Der räumliche Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und dem weiteren Ausbau nach M werde als gegeben anzunehmen sein. Ein sachlicher Zusammenhang liege jedoch unter Bezugnahme auf die Aussagen des eisenbahntechnischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung nicht vor. Die Abgrenzung des gegenständlichen Projekts am Westende beruhe auf der Trennung der eisenbahntechnisch charakterisierten Bereiche "Bahnhof" - mit der Verknüpfung der Strecken Westbahn, Pyhrnbahn und Linzer Lokalbahn - zur sogenannten "freien Strecke" - einer viergleisigen Westbahn (im Vorhaben derzeit nur die provisorische Einbindung in den Bestand). Diese fachliche Aussage sei aus Sicht der Behörde nachvollziehbar und schlüssig.

44 Eine Trassierungsvariante im Bereich des eingereichten Abschnitts "Projekt Linz Hauptbahnhof Westseite" sei aus technischer Sicht aufgrund der Vorgaben der Umgebung des Projektgebiets und der (bei der Trassierung unumgänglichen) Zwangspunkte nicht möglich, wodurch für den weiterführenden Abschnitt in Richtung Wels die Ausgangslage vorgegeben sei und eine Änderung der Niveaulage erst ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn am Projektende (die offensichtlich auch im Einvernehmen mit der Stadt L errichtet worden sei) denkbar wäre. Eine andere Trassierungsvariante wäre erst ab der Unterführung der Straßenbahn nur unter unrealistisch hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Die Behörde folge aufgrund der Vorgabe der Errichtung einer Hochleistungsstrecke nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dieser Beurteilung. Auf die bereits grundsätzlich mit den Standortgemeinden im Zuge der Errichtung der Straßenbahn auf das Harter Plateau getroffenen Abstimmungen auch über den künftigen Verlauf der Westbahn sei hinzuweisen. Zum zeitlichen Zusammenhang sei davon auszugehen, dass die nachfolgenden Ausbaumaßnahmen sich in einem unterschiedlichen Planungs- bzw. Verfahrensstand befänden. Nach Auskunft der Mitbeteiligten bedürfe es zu einer Verlängerung des Trassenausbau vor allem weiterer ökonomischer und politischer Überlegungen, die zum Zeitpunkt des Antrags aber auch der mündlichen Verhandlung noch unklar gewesen seien.

45 Aus Sicht der Behörde treffe daher die Aussage zu, dass die aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebiets und durch die Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt im gegenständlichen Abschnitt nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage ermöglichten. Den Unterlagen sei weiters zu entnehmen, dass das eingereichte Vorhaben "Linz Hauptbahnhof Westseite" jedenfalls für sich verkehrswirksam sei, weil der neu gestaltete Westkopf bis zur Abzweigung der Pyhrnbahn zu einer Qualitätssteigerung der Betriebsabwicklung führe und eine kapazitative Steigerung der Streckendurchlässigkeit der Strecke Linz-Marchtrenk insgesamt erreicht werde. Die geschilderten Vorteile des gegenständlichen Vorhabens wirkten somit unabhängig von einem etwaigen weiteren Ausbau des Abschnitts Linz-Marchtrenk. Die Lärmmissionen beider Vorhaben kumulierten nicht, weil auch bei Nichtrealisierung des Vorhabens des viergleisigen Ausbaus Linz-Marchtrenk von keinen geänderten Zugzahlen ausgegangen werde.

46 Sachliche Gründe für die getrennte Einreichung seien insbesondere dann anzunehmen, wenn beide Vorhaben umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig seien und allfällige Überlagerungen der Umweltauswirkungen in diesen Verfahren ohnehin berücksichtigt werden müssen. Für das gegenständliche Verfahren treffe dies zu. Vorliegend werde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, und es werde bei Beantragung weiterer einschlägiger Ausbauprojekte der gegenständlichen Eisenbahnstrecke westlich von Linz ebenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sein. Diese Vorhaben wären bei der belangten Behörde jedenfalls zur Genehmigung vorzulegen, sei es als UVP-Behörde nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 oder als Eisenbahnbehörde nach § 12 Abs 3 EISbG, womit die Vermeidung eines UVP-Verfahrens für den weiteren viergleisigen Ausbau bis Wels jedenfalls ausgeschlossen wäre. Hinsichtlich der "Flucht" in das vereinfachte Verfahren werde auf die geltende Rechtslage hinsichtlich der Streckenlänge sowie aus technischer Sicht auf den Zwangspunkt der Abzweigung der Pyhrnbahn und die nachfolgende provisorische Anbindung hingewiesen. Dadurch, dass einer Bürgerinitiative bestehend aus den Bürgern einer Gemeinde keine Parteistellung zukomme, liege kein rechtlicher Nachteil der Gemeinde vor, weshalb diese diesbezüglich auch nicht beschwert sei.

47 **E.6.** Zur Konkretisierung und Vollzugstauglichkeit der Auflagen führte die belangte Behörde aus, dass der Einwendung der Revisionswerberin hinsichtlich der sachlich nicht gerechtfertigten Einschränkung auf Österreich bei der Verwendung von strombetriebenen Baumaschinen nicht gefolgt werden könne. Die Mitbeteiligte werde jedem Anbieter, unabhängig davon, ob sich sein Unternehmenssitz innerhalb oder außerhalb Österreichs befinde, die Einhaltung der Bescheidauflagen übertragen müssen. Von der Frage des Unternehmenssitzes eines Auftragnehmers sei aber die Frage zu unterscheiden, woher die Baumaschinen kämen. Eine Auflage, sich im europäischen Raum um strombetriebene Maschinen zu kümmern, wäre angesichts der damit verbundenen Transportwege überschießend und würde ökologischen Überlegungen ebenso wie einer wirtschaftlichen Bauführung zuwiderlaufen.

48 **F.** Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Revision. Die Revisionswerberin erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid in ihren subjektiven Rechten auf Nichterteilung der Genehmigung nach dem UVP-G 2000 wegen Fehlens der gesetzlichen Voraussetzungen, nach § 19 Abs 3 UVP-G 2000 auf Einhaltung der Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, insbesondere jener Vorschriften,

die dem Schutz vor Immissionen durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Lichtimmissionen sowie elektromagnetische Felder dienen, sowie auf Durchführung eines ordentlichen statt eines vereinfachten UVP-Verfahrens verletzt. Sie beantragte, der Verwaltungsgerichtshof möge eine mündliche Verhandlung durchführen und den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts, *in eventu* wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufheben.

49 Die belangte Behörde und die Mitbeteiligte erstatteten jeweils eine Revisionsbeantwortung und beantragten, die Revision kostenpflichtig abzuweisen.

II. Rechtslage

50 A. Die einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl I Nr 89/2000 idF BGBl I Nr 144/2011 (§ 1), BGBl I Nr 87/2009 (§§ 6, 23b, 24d), BGBl I Nr 77/2012 (§§ 24, 24f) und BGBl I Nr 95/2013 (§ 46), lauten bzw lauteten auszuweise:

"Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und

Bürgerbeteiligung

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

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

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

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werde,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

(2) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 175 vom 05.06.1985 S. 40, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/31/EG über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG, ABl. Nr. L 140 vom 05.06.2009 S. 114, umgesetzt.

...

Umweltverträglichkeitserklärung

§ 6. (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 Emissionszertifikategesetz) 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.

7. Kurze Angabe allfälliger Schwierigkeiten (insbesondere technische Lücken oder fehlende Daten) des Projektwerbers/der Projektwerberin bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben.

8. Hinweis auf durchgeführte Strategische Umweltprüfungen

im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung von Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21. 07. 2007 S. 30, mit Bezug zum Vorhaben.

(2) Sind einzelne Angaben nach Abs. 1 für das Vorhaben nicht relevant oder ist deren Vorlage im Hinblick auf den Kenntnisstand und die Prüfungsmethoden dem Projektwerber/der Projektwerberin billigerweise nicht zumutbar, so kann davon abgesehen werden. Dies ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung anzuführen und zu begründen. Soweit Angaben nach Abs. 1 bereits Gegenstand einer Strategischen Umweltprüfung waren, kann diese einen Bestandteil der Umweltverträglichkeitserklärung darstellen. § 5 Abs. 2 bleibt unberührt.

(3) Der/die Bundesminister/in für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann durch Verordnung für einzelne Arten von Vorhaben nähere Bestimmungen über die gemäß Abs. 1 vorzulegenden Angaben erlassen.

...

Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

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

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
2. Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte

auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist.

(2) Für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km,

2. a) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhangs 2 berührt wird,
- b) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E des Anhangs 2 berührt wird,
- c) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, oder C des Anhangs 2 berührt wird oder
- d) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhangs 2 berührt wird,

jeweils wenn im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;

3. Vorhaben des Abs. 1 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird, und auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke unter Zugrundelegung der Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 im Einzelfall mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

(3) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme jeweils das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

(4) Bedingt der Bau einer Hochleistungsstrecke, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 1 oder 2 durchzuführen ist, eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für die Begleitmaßnahme das vereinfachte Verfahren vorgesehen, so ist dieses Verfahren anzuwenden. Für alle nachfolgenden Genehmigungsverfahren ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Verfahren, Behörde

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

...

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

§ 24d. Für Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen ist, hat die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde, aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f, eine zusammenfassende

Bewertung der Umweltauswirkungen vorzunehmen. § 24c Abs. 2, 3 und 8 gilt mit der Maßgabe, dass an Stelle eines Umweltverträglichkeitsgutachtens eine zusammenfassende Bewertung erstellt wird.

...

Entscheidung

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- und Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden

oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

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

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

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde hat die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörde zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der

Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

(8) In den Genehmigungsverfahren nach Abs. 6 haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 Parteistellung. Die im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof, Bürgerinitiativen auch an den Verfassungsgerichtshof zu erheben. Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 und § 19 Abs. 11 haben Parteistellung nach Maßgabe des § 19 mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren wahrzunehmen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, so können Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs. 4 an den Verfahren als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht teilnehmen. Für die Genehmigungsverfahren nach Abs. 6 und die Koordination nach Abs. 7 gilt § 24c Abs. 2 und 3.

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

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

(11) Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs. 1 bis 5 zu entscheiden. § 16 ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß Abs. 8 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Änderungen des grundsätzlich genehmigten Vorhabens können in der Detailgenehmigung insoweit vorgenommen werden, als die Kriterien des § 24g Abs. 1 erfüllt sind und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß Abs. 8 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

(12) Im Verfahren nach § 24 Abs. 1 und 3 sind weiters anzuwenden: § 18a (Abschnittsgenehmigungen) mit der Maßgabe, dass für jede einzelne Abschnittsgenehmigung Abs. 1 bis 11, Abs. 13 und 14 sowie in Verfahren nach § 24 Abs. 1 auch § 16 Abs. 1 und 2 gilt; § 23 (Kontrollen und Duldungspflichten).

(13) Genehmigungsbescide nach Abs. 6 sind jedenfalls bei der bescheiderlassenden Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie haben die Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie haben die Entscheidungsgründe sowie Angaben über die Beteiligung der Öffentlichkeit und eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und, soweit möglich ausgeglichen werden, zu enthalten. Die Auflage ist in geeigneter Form, jedenfalls auch im Internet kundzumachen.

(14) Erfolgt die Zustellung behördlicher Schriftstücke gemäß § 44f AVG durch Edikt, so ist die öffentliche Auflage abweichend von § 44f Abs. 2 AVG bei der zuständigen Behörde und in der Standortgemeinde vorzunehmen.

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

...

Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsbestimmungen

§ 46. ...

(23) Auf Vorhaben des Anhanges 1, die erstmals unter den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen und für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren anhängig ist, ist dieses Bundesgesetz nicht anzuwenden, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der

Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens bzw. eine Einzelfallprüfung beantragt. Auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, sind die Bestimmungen des § 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3 und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Auf Änderungsvorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 ein Genehmigungsverfahren nach § 24g anhängig ist, ist diese Bestimmung in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden.

(24) § 1 Abs. 2, § 3 Abs. 6, 7 und 7a, § 16 Abs. 3, § 19 Abs. 1 Z 4, § 19 Abs. 3, 4 und 10, § 24 Abs. 5, 5a und 7, § 24f Abs. 8, § 26 Abs. 3, § 27 Abs. 2, § 28 Abs. 2, § 39 Abs. 3, § 40 samt Überschrift, § 42 Abs. 3, § 42a sowie § 43 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2013 treten mit 1. Jänner 2014 in Kraft; gleichzeitig treten § 40a und § 42 Abs. 3 außer Kraft. § 3a Abs. 8 tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Bundesgesetzes außer Kraft, § 45 Z 2 tritt mit diesem Datum in Kraft. Abweichend vom Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz, BGBl. I Nr. 33/2013 (Artikel 2), gilt Folgendes:

1. Ist ein Bescheid des Umweltsenates, dessen Zustellung

vor dem Ablauf des 31. Dezember 2013 veranlasst worden ist, bis zum Ablauf dieses Tages, wenn auch nur einer Partei, nicht gültig zugestellt worden, so hat, soweit der Bescheid bis 31. Jänner 2014 gemäß den Bestimmungen des Zustellgesetzes nicht als zugestellt gelten würde (§ 2 Abs. 3 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetzes), das Bundesverwaltungsgericht die Zustellung zu verfügen. § 2 Abs. 3 letzter Satz des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetzes ist nicht anzuwenden.

2. § 3 Abs. 1 und 2 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetzes gilt auch für Überprüfungsanträge gemäß den §§ 3 Abs. 7a und 24 Abs. 5a in der Fassung vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2013.

3. Die in § 3 Abs. 3, § 4 Abs. 2 und 4, sowie § 6 Abs. 2 und 4 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetzes gelten sinngemäß.

4. Verfahren, die mit Ablauf des 31. Dezember 2013 beim Umweltsenat auf Grund eines Devolutionsantrages gemäß § 73 Abs. 2 AVG anhängig sind, sind vom Bundesverwaltungsgericht als Säumnisbeschwerden weiterzuführen.

5. Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden

über Vorhaben nach § 23a, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, kommt keine aufschiebende Wirkung zu. § 30 Abs. 2 und 3 VwGG gilt sinngemäß.

..."

51 **B.** Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz - HIG), BGBl. Nr. 135/1989 in der Stammfassung (§ 2) und idF BGBl. I Nr. 154/2004 (§ 3), lauten auszugsweise:

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

Trassengenehmigung

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

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

(3) Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb

auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

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

..."

52 **C.** Die relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 125/2006 (§ 31) und BGBl I Nr 205/2013 (§ 31a), lauten auszugsweise:

"Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs. 1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;
2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;
3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;
4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;
5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

...

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

..."

53 **D.** Die einschlägigen Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl Nr 194/1994 idF BGBl I Nr 135/2009 (§ 74) bzw BGBl I Nr 111/2010 (§ 77), lauten auszugsweise:

"§ 74. (1) Unter einer gewerblichen Betriebsanlage ist jede örtlich gebundene Einrichtung zu verstehen, die der Entfaltung einer gewerblichen Tätigkeit regelmäßig zu dienen bestimmt ist.

(2) Gewerbliche Betriebsanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden, wenn sie wegen der Verwendung von Maschinen und Geräten, wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind,

1. das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden, der nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen Familienangehörigen oder des nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen eingetragenen Partners, der Nachbarn oder der Kunden, die die Betriebsanlage der Art des Betriebes gemäß aufsuchen, oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden; als dingliche Rechte im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten auch die im § 2 Abs. 1 Z 4 lit. g angeführten Nutzungsrechte,
2. die Nachbarn durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise zu belästigen,
3. die Religionsausübung in Kirchen, den Unterricht in Schulen, den Betrieb von Kranken- und Kuranstalten oder die Verwendung oder den Betrieb anderer öffentlichen Interessen dienender benachbarter Anlagen oder Einrichtungen zu beeinträchtigen,
4. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen oder
5. eine nachteilige Einwirkung auf die Beschaffenheit der Gewässer herbeizuführen, sofern nicht ohnedies eine Bewilligung auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften vorgeschrieben ist.

...

§ 77. (1) Die Betriebsanlage ist zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 1 vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Die nach dem ersten Satz vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und der Auffassung der Anlage zu umfassen; die Behörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen keine Bedenken vom Standpunkt des Schutzes der im § 74 Abs. 2 umschriebenen Interessen bestehen.

(2) Ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

..."

54 **E.** § 44 f AVG, BGBl Nr 51/1991 idF BGBl I Nr 194/1999 lautet:

"§ 44f. (1) Ist der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 kundgemacht worden, so kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 zu verlautbaren, daß ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt.

(2) Die Behörde hat das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie hat den Beteiligten auf Verlangen Ausfertigungen des Schriftstückes auszufolgen und

den Parteien auf Verlangen unverzüglich zuzusenden. Nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten hat sie das Schriftstück im Internet bereitzustellen."

55 **F.** § 4 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetz - VwGbk-ÜG, BGBl I Nr 33/2013 idF BGBl I Nr 122/2013, lautet:

"Verwaltungsgerichtshof

§ 4. (1) Ist ein Bescheid, gegen den eine Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 lit. a B-VG in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Fassung beim Verwaltungsgerichtshof zulässig ist, vor Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen worden, läuft die Beschwerdefrist mit Ende des 31. Dezember 2013 noch und wurde gegen diesen Bescheid nicht bereits bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben, so kann gegen ihn vom 1. Jänner bis zum Ablauf des 12. Februar 2014 in sinngemäßer Anwendung des Art. 133 Abs. 1 Z 1 B-VG Revision beim Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Wurde gegen einen solchen Bescheid vor Ablauf des 31. Dezember 2013 Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof erhoben und läuft die Beschwerdefrist mit Ende des 31. Dezember 2013 noch, gilt die Beschwerde als rechtzeitig erhobene Revision gemäß Art. 133 Abs. 1 Z 1 B-VG.

(2) Abs. 1 gilt in den Fällen des § 2 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass die Revision innerhalb von sechs Wochen ab dem in § 2 Abs. 3 genannten Zeitpunkt erhoben werden kann.

(3) Ist jedoch in einem Mehrparteienverfahren ein Bescheid, gegen den eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof zulässig ist, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 zwar gegenüber mindestens einer Partei, aber nicht gegenüber allen Parteien, denen gegenüber er zu erlassen war, erlassen worden, so kann von den Parteien, denen gegenüber dieser Bescheid nach Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen wird, innerhalb von sechs Wochen in sinngemäßer Anwendung des Art. 133 Abs. 1 Z 1 B-VG Revision beim Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Gegen einen solchen Bescheid bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 erhobene Beschwerden gelten als rechtzeitig erhobene Revisionen gemäß Art. 133 Abs. 1 Z 1 B-VG.

(4) Jeder Bescheid, der nach Ablauf des 30. September 2013 genehmigt wird, hat einen Hinweis auf die Rechtsfolge der Abs. 1 bis 3 zu enthalten.

(5) Die Revision gemäß den Abs. 1 bis 3 ist unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Die Revision gegen den Bescheid einer unabhängigen Verwaltungsbehörde oder einer Behörde gemäß Art. 20 Abs. 2 Z 2 oder 3 B-VG in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Fassung ist unzulässig, wenn die Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht vorliegen. Eine solche Revision hat gesondert die Gründe zu enthalten, warum die Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG vorliegen. Ob eine solche Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist, ist vom Verwaltungsgerichtshof zu beurteilen. Für die Behandlung der Revision gelten die Bestimmungen des Verwaltungsgerichtshofgesetzes 1985 - VwGG, BGBl. Nr. 10/1985, in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Fassung sinngemäß mit der Maßgabe, dass statt der Ablehnung der Beschwerde gemäß § 33a VwGG in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Fassung die Revision als unzulässig zurückgewiesen werden kann. Für Revisionen gegen Bescheide anderer als der im zweiten Satz genannten Verwaltungsbehörden gelten die Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht.

(6) Gegen eine Entscheidung des Asylgerichtshofes, die gegenüber den Parteien erst nach Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen wird, deren Zustellung jedoch vor Ablauf dieses Tages veranlasst wurde, ist eine Revision beim Verwaltungsgerichtshof nicht zulässig."

56 **G.** Die hier maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung - SchIV), BGBl Nr 415/1993, lauten bzw lauteten auszugsweise:

"Allgemeine Festlegungen

§ 2. (1) Hinsichtlich der schalltechnischen Begriffe, Größen und Meßverfahren gelten die Bestimmungen der ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1947), S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992).

(2) Die Schallimmissionen sind gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 30 (Ausgabe 1990), herausgegeben vom Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, zu berechnen.

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

(4) Der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms maßgebliche Beurteilungspegel Lr ist der um fünf dB verminderte Abewertete energieäquivalente Dauerschallpegel LA, 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.

...

Immissionsgrenzwerte

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

1. für die Tagzeit
 - 60 dB, wenn Lr ? 50dB,
 - 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.

..."

III. Erwägungen

A. Zur Zulässigkeit der Revision

57 Das Verwaltungsverfahren, das zur Erlassung des angefochtenen Bescheides geführt hat, wurde nach den Bestimmungen der § 44a bis § 44g AVG über Großverfahren durchgeführt. Insbesondere wurde der verfahrenseinleitende Antrag der Mitbeteiligten von der belangten Behörde mit Edikt vom 23. Jänner 2012 nach den Vorgaben des § 44a AVG kundgemacht. Folglich stand es der belangten Behörde auch offen, die Zustellung des angefochtenen Bescheides nach § 44f AVG mit dem Edikt vom 9. Jänner 2014 vorzunehmen, wobei dieser Bescheid nach § 44f Abs 1 dritter Satz AVG mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung durch Edikt als zugestellt gilt. Nach § 4 Abs 1 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Übergangsgesetzes (VwGbk-ÜG), BGBl I Nr 33/2013, besteht die Möglichkeit, gegen einen Bescheid wie den vorliegenden, gegen welchen nach Art 130 Abs 1 lit a B-VG in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Fassung eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zulässig war, der vor Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen wurde und dessen Beschwerdefrist mit Ende des 31. Dezember 2013 noch nicht abgelaufen war, bis zum Ablauf des 12. Februar 2014 in sinngemäßer Anwendung des Art 133 Abs 1 Z 1 B-VG Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Erhebung einer auf § 4 VwGbk-ÜG gestützten Revision setzt somit voraus, dass der anzufechtende Bescheid vor Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen wurde. Im vorliegenden Fall erfolgte zwar die Zustellung des angefochtenen Bescheides erst mit Edikt vom 9. Jänner 2014, weshalb der Bescheid nach § 44f Abs 1 dritter Satz AVG erst mit dem 23. Jänner 2014 als zugestellt gilt. Allerdings wurde der angefochtene Bescheid der Revisionswerberin am 30. Dezember 2013 auch individuell zugestellt.

58 Nach § 44f Abs 1 AVG "kann" die Behörde im Fall der Kundmachung des Antrags gemäß § 44a Abs 1 AVG Schriftstücke durch Edikt zustellen. Dass die Behörde in einem Großverfahren zwingend zu einer ediktalen Zustellung verpflichtet wäre, kann dem Wortlaut des § 44f Abs 1 AVG nicht entnommen werden. Die mit der Novelle BGBl I Nr 158/1998 in das AVG aufgenommenen Bestimmungen über das Großverfahren zielen darauf ab, das Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen. Die Entscheidung, ob die der Behörde darin eingeräumten Möglichkeiten zum Einsatz kommen, wird grundsätzlich der Behörde überlassen, weil diese die Vor- und Nachteile für die von ihr zu bewältigende konkrete Verfahrenssituation am besten gegeneinander abwägen vermag (vgl AB 1167 BlgNR 20. GP, 24). Für die gegenteilige Auffassung, wonach in einem nach § 44a AVG begonnenen Verwaltungsverfahren eine Zustellung von Schriftstücken - und somit auch des das Verfahren beendenden Bescheides - ausschließlich in der Form eines Ediktes zu erfolgen hätte, besteht kein Anhaltspunkt. Ebenso wenig gibt es einen Hinweis dafür, dass es der Behörde nicht gestattet wäre, die Zustellung hinsichtlich eines Teils der Parteien individuell, im Übrigen hingegen im Wege eines Ediktes vorzunehmen. Allerdings besteht diese Wahlmöglichkeit der Behörde nicht ohne Einschränkung. Vielmehr verlangt die Zustellung insbesondere von fristauslösenden Schriftstücken, etwa von Bescheiden, dass eine sachliche Rechtfertigung dafür besteht, einem Teil der Parteien das Schriftstück individuell zuzustellen, hinsichtlich der anderen Parteien hingegen eine Zustellung durch Edikt zu veranlassen. Die Beurteilung der Frage, ob die Bestimmungen für Großverfahren in einem konkreten Fall angewendet werden, liegt nicht im schrankenlosen Ermessen der Behörde (vgl AB 1167 BlgNR 20. GP, 24).

59 Legt man die eben dargestellten Grundsätze auf den vorliegenden Fall um, so ergibt sich, dass auch die individuelle Zustellung an die Revisionswerberin am 30. Dezember 2013 rechtswirksam erfolgt ist. Die differenzierte Zustellung ist sachlich gerechtfertigt, weil die belangte Behörde den angefochtenen Bescheid an die Mitbeteiligte und an die beiden vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Standortgemeinden individuell zustellte, während sie den Bescheid an alle übrigen Parteien, insbesondere an die Nachbarn, mit dem Edikt vom 9. Jänner 2014 zustellte. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs erhält in einem Mehrparteienverfahren ein auch nur gegenüber einer Partei erlassener Bescheid schon dadurch seine rechtliche Existenz (VwGH vom 12. Juli 2012, 2010/06/0234). Da der angefochtene Bescheid am 30. Dezember 2013 infolge seiner Zustellung ua an die Revisionswerberin rechtlich existent wurde, liegt ein Anwendungsfall des § 4 Abs 1 VwGbk-ÜG vor. Demgegenüber ist § 4 Abs 3 VwGbk-ÜG, der nähere Vorgaben für das Mehrparteienverfahren trifft, im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Die zuletzt genannte Norm trifft nämlich

Regelungen für die Erhebung einer Revision durch Parteien, denen ein Bescheid erst nach Ablauf des 31. Dezember 2013 zugestellt wurde, obwohl der Bescheid gegenüber anderen Parteien bereits vor dem Ablauf des 31. Dezember 2013 erlassen wurde. Da die Revisionswerberin der zuletzt genannten Gruppe von Parteien angehört, ist § 4 Abs 3 VwGbk-ÜG für die Beurteilung der Zulässigkeit der Revision nicht heranzuziehen. Die vorliegende Revision ist daher zulässig.

B. In der Sache

1. Ist-Belastung (Lärm)

a. Vorbringen der Revision

60 Die belangte Behörde habe sich in ihren Ausführungen zu den Einwendungen nur mit den Auswirkungen der Veränderungen der elektromagnetischen Felder im Umkreis des Vorhabens ausdrücklich befasst und sei nicht auf die Ausführungen der Revisionswerberin hinsichtlich der Lärmimmissionen eingegangen. Die belangte Behörde habe, obwohl sich das Vorbringen der Revisionswerberin ua auf die unzumutbaren Immissionen durch Lärm bezogen habe, lediglich auf die Sachverständigen für Elektrotechnik sowie für Humanmedizin hinsichtlich der Immissionen durch elektromagnetische Felder Bezug genommen. Sie führe an, der Sachverständige für Elektrotechnik habe hinsichtlich der elektromagnetischen Felder festgestellt, dass die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen eingehalten würden. Zudem verweise sie auf den Fachbericht Humanmedizin, in dem der humanmedizinische Sachverständige zu den elektromagnetischen Feldern eine Überschreitung der Grenzwerte bei Objekt Nr 107 feststelle. Betreffend Lärm weise die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid nur auf offensichtliche Fehler bei Widmung und Bebauung hin, ohne sich mit den Einwendungen im Einzelnen auseinanderzusetzen oder auf Passagen in den eingeholten Gutachten hinzuweisen, die sich mit den Einwendungen auseinandersetzen. Insofern liege keine nachvollziehbare Begründung des angefochtenen Bescheides vor, wobei darauf hinzuweisen sei, dass eine solche auch in der Gegenschrift nicht nachgeholt werden könne.

61 Ferner bringt die Revisionswerberin auf der Linie ihrer Einwendungen Folgendes vor: Bei der Darstellung der aktuellen Immissionssituation gehe die Umweltverträglichkeitserklärung nur von den faktischen Verhältnissen aus, ohne zu berücksichtigen, ob diese Vorbelastung überhaupt rechtskonform sei. Der Dauermesspunkt 5, für den eine besonders hohe, maßgeblich vom Bahnverkehr herrührende Belastung nachgewiesen sei, sei im Gemeindegebiet von L, Cgasse 1, gelegen. Der humanmedizinische Fachbeitrag halte zu dieser hohen Belastung fest, dass bereits derzeit der Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum von Lr 55 dB durch den Bahnlärm überschritten werde und die Wohngebäude wegen dieser Überschreitung einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen hätten. Dieser Schlussfolgerung des humanmedizinischen Sachverständigen sei zuzustimmen, mit der Klarstellung, dass dieser Schutzanspruch bereits jetzt bestehe. Die Eisenbahnbehörde könne und müsse zu dessen Wahrung den bestehenden Genehmigungskonsens nach § 68 Abs 3 AVG insoweit abändern, als dies zur Beseitigung von das Leben oder die Gesundheit gefährdenden Missständen notwendig und unvermeidlich sei.

62 Diese Notwendigkeit und Unvermeidlichkeit im Sinne des § 68 Abs 3 AVG sei durch die - mittels repräsentativer Dauermessung - nachgewiesene Ist-Belastung zur Nachtzeit von 54,3 bis 61,5 dB evident. Das internationale Fachschrifttum gehe bei solchen Belastungen von einer kurzfristigen Handlungspflicht aus. Als kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen würden darin Überschreitungen von Immissionspegeln von $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$ (Nachtbelastung) als Auslösekriterien vorgeschlagen. Dies entspreche dem Interimszielwert der WHO "Night Noise Guidelines for Europe". Demnach bestehe eine unmittelbare, kurzfristige Sanierungspflicht zur Reduktion der Belastung auf 55 dB(A).

63 Diese - bei rechtskonformem Verhalten der Behörde vorhersehbare - Verbesserung der Belastung hätte in die Ist-Situation und die Nullvariante eingerechnet werden müssen. Richtigerweise wäre daher als Ist-Belastung und Nullvariante eine rechtskonform sanierte Lärmimmissionssituation von 55 dB(A) anzusetzen gewesen und nicht - wie dies die Umweltverträglichkeitserklärung und die Fachbeiträge fälschlich annähmen - eine rechtswidrigerweise bis 2025 fortgeführte grenzüberschreitende Belastung von 60 dB(A). Ausgehend davon stelle sich dann die durch das Vorhaben bewirkte Immissionssituation nicht mehr als Verbesserung, sondern durchgängig als Verschlechterung der Ist-Situation mit zum Teil massiver Grenzwertüberschreitung dar. Das genaue Ausmaß der drohenden Belastungserhöhung lasse sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung und den Fachbeiträgen - infolge deren falscher Grundannahmen - gar nicht ableiten. Die Prognosewerte lieferten aber ein ungefähres Bild.

64 Auch aus der Umweltverträglichkeitserklärung ergebe sich, dass diese Belastung unvertretbar hoch sei. Zur Behebung würden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen seien freilich schon zur Sanierung der Ist-Belastung umzusetzen, und zwar völlig unabhängig von der Realisierung des Vorhabens. Sie würden daher dem Vorhaben auch nicht als projektintegrale Sanierungsmaßnahme angerechnet werden können; ansonsten würde aus einem rechtswidrigen Sanierungsverzug ein Vorteil konstruiert. Richtigerweise wäre daher zu ermitteln gewesen, wie sich die Zusatzbelastung durch das Vorhaben auf die sanierte, also unter 55 dB(A) nachts gesenkte Immissionssituation auswirke. Unter Zugrundelegung der Angaben der Umweltverträglichkeitserklärung sei infolge der erheblichen Steigerung der Lärmbelastung davon auszugehen, dass das Vorhaben den Sanierungserfolg, der bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach § 68 Abs 3 AVG sicherzustellen sei, nachträglich wieder zunichte machen würde. Dieser entscheidenden Beweisfrage

habe sich das Vorhaben aber nicht gestellt: In der vorliegenden Form und auf Basis der erhobenen Beweislage hätte die belangte Behörde das Projekt nicht genehmigen dürfen. Da die belangte Behörde von falschen Grundannahmen ausgegangen sei, habe sie den angefochtenen Bescheid sowohl mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit, als auch durch Unterlassung weiterer Ermittlungen in Bezug auf die sanierte Immissionsituation als Ausgangsbasis der Ist-Situation mit wesentlichen Verfahrensmängeln belastet.

65 Zudem sei in Bezug auf die Messpunkte für die Schallmessung - von denen nur eine im Gemeindegebiet von L liege - nicht nachvollziehbar, ob die gewählten Messpunkte tatsächlich den nach der Rechtsprechung aufgestellten Messkriterien entsprächen. Nach der Rechtsprechung sei bei der Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstücks abzustellen, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn dienen könne. Bei einem dem regelmäßigen Aufenthalt dienenden Ort könne es sich auch um einen solchen handeln, der außerhalb eines Gebäudes liege. Wie aus dem Fachbeitrag Schalltechnik hervorgehe, seien die Messaufnahmen an insgesamt fünf Messpositionen erfolgt, wobei im Gebiet der Stadtgemeinde L die Adresse Cgasse 1, L als einzige Messposition ausgewählt worden sei. Aus dem Bescheid ergebe sich nicht, ob es sich bei diesem Messpunkt tatsächlich um den der Lärmquelle am nächsten liegenden Messpunkt im Sinne der Rechtsprechung handle. Hätte die belangte Behörde einen anderen Messpunkt zugrunde gelegt, sei nicht auszuschließen, dass sie zu einem anderen Ergebnis gelangt wäre.

b. Würdigung

66 i. Die vom Projektwerber beizubringende Umweltverträglichkeitserklärung ist neben dem Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 12 UVP-G 2000 eine der beiden Säulen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese - auf entsprechendem fachlichen Niveau abzugebende - Erklärung ist anlässlich der Antragstellung vorzulegen (ErläutRV 269 BlgNR 18. GP, 20; VwGH vom 27. September 2013, 2010/05/0202). Nach § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 hat die Umweltverträglichkeitserklärung eine Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt zu enthalten, 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. Der Inhalt der Umweltverträglichkeitserklärung orientiert sich an Art 5 und Anhang IV der Richtlinie 2011/92 und enthält einige Ergänzungen im Hinblick auf die Anforderungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens (vgl ErläutRV 269 BlgNR 18. GP, 20).

67 Die Bestimmung des § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 bezieht sich auf die Darstellung des Ist-Zustands ohne die Verwirklichung des Vorhabens. Bei der Auslegung dieser Norm ist zu berücksichtigen, dass die Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 1 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ua darin besteht, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, auf Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft sowie auf Sach- und Kulturgüter hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind.

68 Eine solche Feststellung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens besäße wenig Aussagekraft, wenn sie sich bezüglich der als Basis ihrer Prüfung heranzuziehenden Ausgangswerte nicht auf das Ausmaß der tatsächlich bestehenden Immissionen, sondern auf rechtlich vorgeschriebene, praktisch aber nicht verwirklichte Werte stützte. Der Verwaltungsgerichtshof hat in diesem Sinn bereits ausgesprochen, dass die Behörde bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auszugehen und dabei nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu lassen hat. Nur wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhalts kommen wird, und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung des Vorhabens Bedacht zu nehmen (VwGH vom 27. Mai 1997, 97/04/0026).

69 ii. Der Projektwerber hat daher bei der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt nach § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, auch wenn er selbst nach Maßgabe der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionsituation verpflichtet gewesen wäre. Folglich kann der belangten Behörde nicht erfolgreich mit dem Argument entgegengetreten werden, dass sie als Ist-Belastung und Nullvariante die (nach Ansicht der Revisionswerberin) zwar rechtskonform herzustellende, tatsächlich aber nicht bestehende Lärmimmissionsituation von 55dB (A) anzusetzen gehabt hätte.

70 Die belangte Behörde hat sich auf den Seiten 59 und 60 mit der behaupteten unrichtigen Darstellung der Ist-Belastung durch Lärm auseinandergesetzt. Sie hat dazu auch zutreffend ausgesprochen, dass die auf § 68 Abs 3 AVG gestützte Forderung zur Behebung der aus der Sicht der Revisionswerberin rechtswidrigen Ist-Belastung im gegenständlichen UVP-Verfahren irrelevant sei bzw der Revisionswerberin keine dahingehende Antragslegitimation zustehe. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs besteht nämlich auf die Abänderung oder Behebung eines Bescheides von Amts wegen durch die Behörde, die den Bescheid in letzter Instanz erlassen hat, oder durch die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde nach § 68 Abs 3 AVG kein subjektives Recht bzw kein verfolgbare Rechtsanspruch (vgl etwa VwGH vom 18. Juni 2014,

2013/09/0162). Der Verwaltungsgerichtshof vermag daher in diesem Zusammenhang nicht zu erkennen, inwiefern die Pflicht der belangten Behörde, gegebenenfalls nach § 68 Abs 3 AVG die Sanierung der bestehenden Immissionsbelastung durch Abänderung oder Behebung eines Bescheides sicherzustellen, für die Darstellung der Ist-Belastung durch Lärm nach § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 in einem neuen Vorhaben maßgeblich sein könnte.

71 **iii.** Zur Frage des maßgeblichen Ortes für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung sowie der Zumutbarkeit der Lärmbelastung nach § 24f Abs 2 zweiter Satz UVP-G 2000 bestimmt § 2 Abs 5 SchIV, dass sich bei Gebäuden der maßgebende Immissionspunkt 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters befindet. Bei Freiflächen, die vor Lärm zu schützen sind, wozu jedenfalls Erholungs-, Park- und Gartenanlagen zählen, ist der Immissionspunkt 1,50 m über dem Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen. Aus dem Fachbeitrag Schalltechnik ergibt sich, dass die Messaufnahmen an insgesamt fünf Messpositionen erfolgen. Davon befindet sich jedoch nur der Dauermesspunkt 5 - Cgasse 1 in L - im Gebiet der revisionswerbenden Standortgemeinde. Die belangte Behörde hat weder Feststellungen dazu getroffen, ob es sich bei dem ausgewählten Dauermesspunkt 5 tatsächlich um den nach § 2 Abs 5 SchIV maßgebenden Immissionspunkt handelt, noch ausgeführt, weshalb es zur Beurteilung betreffend die Lärmbelastung keiner weiteren Messpunkte entlang des durch das Gemeindegebiet der Revisionswerberin verlaufenden Streckenabschnitts des Vorhabens bedarf oder welche vor Lärm zu schützenden Freiflächen von dem Vorhaben allenfalls betroffen sein könnten. Der Verwaltungsgerichtshof hat aber schon ausgesprochen, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten Immissionspunkte zu identifizieren sind (VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120 (vgl insbesondere Punkt IV.B.2.3.2.c)). Insofern erscheint die nach diesem Maßstab vorzunehmende Darstellung in der vorliegend angefochtenen Entscheidung nicht vollständig und damit nicht nachvollziehbar. Hätte die belangte Behörde zu diesen Fragen entsprechende Ermittlungen durchgeführt, ist zudem nicht auszuschließen, dass sie zu einem anderen Ergebnis gelangt wäre. Derart hat die belangte Behörde den angefochtenen Bescheid insofern mit einem wesentlichen Verfahrensmangel belastet.

2. Beurteilungsmaßstäbe zur Vermeidung der Gesundheitsgefährdung und zur Sicherstellung einer wirksamen Umweltvorsorge

a. Vorbringen

72 Wie die Revisionswerberin weiters vorbringt, habe die belangte Behörde zu den von der Revisionswerberin gegen die Anwendung der SchIV vorgebrachten Einwendungen auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2. Oktober 2013, V 30/2013 ua, hingewiesen und stütze sich in ihrer Begründung insbesondere darauf, dass der Verfassungsgerichtshof für die Aufhebung bestimmter Teile der Verordnung eine Frist bis 30. April 2014 gesetzt habe und die den Schienenbonus normierende Bestimmung des § 2 Abs 3 SchIV nicht aufgehoben habe. Demnach seien die Bestimmungen der SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung noch in vollem Umfang anzuwenden gewesen. Die belangte Behörde habe demnach den angefochtenen Bescheid lediglich auf die Bestimmungen der SchIV gestützt und auch § 24f Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 angewendet, wonach bei Eisenbahnvorhaben nach der geltenden Fassung dieser Gesetzesbestimmung die SchIV als bestehende besondere Immissionsschutzvorschrift nicht nur bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen, sondern generell - also auch bezüglich Gesundheitsgefährdung - anzuwenden sei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs handle es sich bei den Grenzwerten der SchIV jedoch nur um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall - insbesondere aus Gründen des Gesundheitsschutzes - geboten sein könne.

73 Der Verfassungsgerichtshof habe in seinem Beschluss vom 2. Oktober 2013, B 327/2012 ua, keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs 1 und 2 UVP-G 2000 gehegt, weil die Sonderregelung des § 24f Abs 2 UVP-G 2000 ausschließlich dort greife, wo es um die Zumutbarkeit möglicher Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 24f Abs 1 Z 2 lit c UVP-G 2000 gehe; zu einer Gesundheitsgefährdung dürfe es nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 in keinem Fall kommen. Der Hinweis der belangten Behörde, die SchIV sei anzuwenden und würde eingehalten, mache daher eine Auseinandersetzung mit den Einwendungen von unzulässigen Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit, insbesondere auch im Hinblick auf Schallpegelspitzen und Gesundheitsgefährdungen durch Aufwachreaktionen zur Nachtzeit, nicht entbehrlich. Die belangte Behörde hätte daher unter Berücksichtigung der Vorbelastung - welche bereits als unzulässig anzusehen sei - und der im gegenständlichen Projektbereich zu erwartenden, die Grenze der Gesundheitsgefährdung bereits übersteigenden maximalen Lärmbelastungen, insbesondere in der Nacht, nicht davon ausgehen dürfen, dass die SchIV anzuwenden sei. Jedenfalls sei es im Hinblick auf die Ausführungen des Verfassungsgerichtshofes, wonach § 24f Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 nur insoweit als unbedenklich angesehen werden könne, als die im gegenständlichen Fall nicht mehr geltende frühere Fassung maßgeblich sei - welche die Maßgeblichkeit bestehender besonderer Immissionsschutzvorschriften auf die Bewertung der Zumutbarkeit begrenzte - keinesfalls zulässig, sich unter Hinweis auf die SchIV nicht weiter mit der Einwendung gesundheitsgefährdender Lärmimmissionen auseinanderzusetzen.

74 Im gegenständlichen Verfahren sei § 24f UVP-G 2000 vielmehr in der nunmehr geltenden, mit der UVP-G Novelle BGBl I Nr 77/2012 eingeführten Fassung anzuwenden. Die an einer Stelle im angefochtenen Bescheid zum Ausdruck kommende Auffassung der belangten Behörde, dass § 24f Abs 2 UVP-G zum Zeitpunkt

der Erlassung des angefochtenen Bescheides idF BGBl I Nr 87/2009 anzuwenden gewesen wäre und nicht bereits in der Fassung BGBl I Nr 77/2012, treffe nicht zu. Nach § 46 Abs 23 und 24 UVP-G 2000 seien nur die § 24f Abs 6 und 7 leg cit auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten der Novelle BGBl I Nr 77/2012 eingeleitet worden sei, idF BGBl I Nr 87/2009 anzuwenden. Für § 24 Abs 2 UVP-G 2000 bestehe keine Übergangsbestimmung. Somit habe die belangte Behörde die SchIV iVm § 24f Abs 2 UVP-G 2000 auch dann zur Beurteilung der Zulässigkeit von Lärmimmissionen angewendet, wenn diese zu einer Gesundheitsgefährdung führten. Dadurch habe sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet.

75 Eine Genehmigung dürfe nach § 24f Abs 1 UVP-G 2000 nur erteilt werden, wenn die Voraussetzung erfüllt sei, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden seien, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn und Nachbarinnen gefährdeten. Da jedoch § 24f Abs 2 UVP-G 2000 als *lex specialis* zu § 24f Abs 1 leg cit beim Verweis auf den Beurteilungsmaßstab der besonderen Immissionsschutzvorschriften ausdrücklich auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 2 lit a leg cit erwähne, schränke diese *lex specialis* den Gesundheitsschutz im Hinblick auf die SchIV ein. Es könne daher nicht ausgeschlossen werden, dass eine Genehmigung - bei Einhaltung der SchIV - sogar im Falle einer Gesundheitsgefährdung erteilt werde. Die Anwendung des § 24f Abs 2 UVP-G im gegenständlichen Verfahren widerspreche daher dem vom Verfassungsgerichtshof formulierten Grundsatz, dass besondere Immissionsschutzvorschriften nicht zu einer Gefährdung der Gesundheit von Menschen führen dürften, sondern allenfalls den Belästigungsschutz betreffen könnten.

76 Die Revisionswerberin habe im gegenständlichen Verfahren aufgrund der ihr zukommenden Parteistellung nach § 19 UVP-G 2000 sowohl unzumutbare als auch gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Eisenbahnlärms durch das zur Genehmigung beantragte Projekt geltend gemacht. In diesem Zusammenhang sei auch ausdrücklich vorgebracht worden, dass nicht allein die Schallpegel im Innenraum von Wohnungen maßgeblich seien, sondern auch ein Freiraumschutz sowie besondere Schutzvorkehrungen dort, wo besonders schutzwürdige Objekte - Schulen, Krankenhäuser, Altersheime und Ähnliches - betroffen seien, vorzusehen seien. Weiters hätten unter den Aspekten des Gesundheitsschutzes zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung durch langfristige Lärmeinwirkungen (insbesondere bei Strecken wie der vorliegenden Hochleistungsstrecke mit hohem Güterzuganteil, insbesondere nachts) zusätzliche Vorkehrungen gegen Lärm vorgeschrieben werden müssen oder das Projekt in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden dürfen. Dass es zu solchen Auswirkungen komme, habe auch der umweltmedizinische Behördensachverständige anerkannt, jedoch diesbezüglich ausgeführt, dass die SchIV eingehalten werde, aus humanmedizinischer Sicht jedoch eine Anpassung des Schienenbonus an die Zug- bzw Güterzugfrequenz wünschenswert sei, sowie, dass statt einer Erhöhung der projektierten Lärmschutzwand eine Investition in die Erneuerung des Wagenmaterials sinnvoller sei. Die belangte Behörde habe keine ausreichenden, nachvollziehbaren Vorschreibungen zum Schutz der Wohnbevölkerung der Revisionswerberin getroffen und daher den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit belastet. Die Entscheidung berücksichtige weder die Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts, noch erscheine sie verfassungskonform, weil die belangte Behörde die Bestimmung des § 24f Abs 2 letzter Satz UVP-G 2000 in der geltenden Fassung - welche auch den Gesundheitsschutz durch "bestehende besondere Immissionsschutzvorschriften" einschränke - angewendet habe.

77 Zudem seien im angefochtenen Bescheid keine Lärmschutzwände über dem gesamten Provisoriumsbereich vorgeschrieben worden, es sei keine Anhebung der Lärmschutzwand auf die technisch mögliche Höhe von 6 aufgetragen worden, und es sei auch in Bezug auf lärmende Bauarbeiten keine ausreichende Einschränkung erfolgt, zumal sich Bauarbeiten am Wochenende und zur Abend- und Nachtzeit auch über zwei aufeinanderfolgende Wochenenden erstrecken könnten, woran eine vorherige Verständigung der Anrainer nichts ändere. Damit würden die Anrainer über einen durchgehenden Zeitraum von bis zu 19 Tagen Baulärm im Ausmaß von mehr als 65 dB wochentags nach 19.00 Uhr und vor 6.00 Uhr, am Samstagnachmittag sowie an Sonn- und Feiertagen ausgesetzt, was keinesfalls als zumutbar angesehen werden könne. Eine Untersuchung der Immissionsauswirkungen von "Flaschenhalseffekten" - die aus dem ausgebauten Bahnhof resultierende Mehrkapazität von Zügen könne sich bei einer Verengung von vier auf zwei Gleise im Gemeindegebiet von L stauen- und Sonderbetriebsfällen wie Überlastungen, obwohl mit diesen realistischerweise zu rechnen sei, sei ebenfalls unterblieben. Ebenso seien die Verlagerungseffekte, die im eisenbahntechnischen Gutachten aufgezeigt worden seien, nicht untersucht worden. Hätte die belangte Behörde sich mit den Auswirkungen dieser Betriebszustände auseinandergesetzt, wäre sie zu einem anderen Bescheid gelangt. Die Lärmbelastung durch LKW-Verkehr sei gleichfalls nicht ausreichend berücksichtigt worden, zumal die Fahrwege durch L Gemeindegebiet hinsichtlich Routen und Frequenz der Befahrung nicht näher festgelegt worden seien.

b. Würdigung

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

ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet, als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt nach § 24 Abs 2 UVP-G 2000 die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs 1 Z 2 lit c leg cit 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 sind insoweit die Gefährdung im Sinne des § 24f Abs 1 Z 2 lit a leg cit und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des § 24f Abs 1 Z 2 lit c leg cit nach diesen Vorschriften zu beurteilen. Nach § 4 SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel Lr vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen 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 (Z 1) und für die Nachtzeit 50 dB, wenn Lr ? 50 dB, Lr + 10 dB, wenn 50 dB ? Lr ? 55 dB, sowie 55 dB, wenn Lr ? 45 dB (Z 2).

79 Der Verwaltungsgerichtshof hat ausgesprochen, dass es sich bei der SchIV um eine besondere Immissionsschutzvorschrift im Sinne des § 24f Abs 2 UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 87/2009 handelt, weshalb die Zumutbarkeit der Belästigung von Nachbarn nach § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 anhand der Vorgaben der SchIV zu beurteilen ist (vgl VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120). Nach der Rechtsprechung zu § 24f Abs 2 zweiter Satz UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 87/2009 stellen die Grenzwerte der SchIV aber Mindeststandards dar, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann (VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120; VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06). Ein Hinweis, wonach die Grenzwerte der SchIV eingehalten würden, macht so etwa eine Auseinandersetzung der Behörde mit der im Rahmen des Verfahrens aufgeworfenen Frage des Einflusses des Spitzenschallpegels auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht von vorn herein entbehrlich (VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120).

80 Eine Unterschreitung der in der SchIV normierten Grenzwerte ist nach dieser Rechtslage jedenfalls dann erforderlich, wenn im Rahmen des dem angefochtenen Bescheid vorangegangenen Verwaltungsverfahrens Anhaltspunkte hervorkommen, die eine derartige Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen, wobei davon insbesondere in jenen Fällen auszugehen ist, in denen die im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachten. In einem solchen Fall kann den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durch einen bloßen Hinweis auf die Grenzwerte der SchIV begegnet werden, weil dadurch das vorangegangene UVP-Verfahren seinen Zweck verfehlen würde. Eine rechtskonforme Beurteilung der Frage, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV geboten ist, setzt voraus, dass im Rahmen des Verwaltungsverfahrens eine entsprechende Auseinandersetzung mit jenen Einwendungen erfolgt, welche die zu erwartenden Lärmimmissionen betreffen (vgl wiederum VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120).

81 Mit der UVP-G-Novelle BGBl I Nr 77/2012 wurde die Anwendbarkeit besonderer Immissionsschutzvorschriften auch auf die Beurteilung der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen sowie der Gefährdung des Eigentums und sonstiger dinglicher Rechte von Nachbarn nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 erweitert. Diese Erweiterung ändert nichts daran, dass die von den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts zu § 24f Abs 2 zweiter Satz UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 87/2009 entwickelte Rechtsprechung auch auf die neue Rechtslage anzuwenden ist (siehe bereits VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120 (vgl insbesondere Punkt IV.B.2.3.2.c)). Demnach handelt es sich bei der SchIV um eine besondere Immissionsschutzvorschrift, anhand deren Vorgaben gleichermaßen die Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 zu beurteilen ist. Die Grenzwerte der SchIV stellen auch bei der Beurteilung der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen nur Mindeststandards dar, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann, weshalb ein Hinweis der Behörde auf die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV eine Auseinandersetzung mit Einwendungen über die Lärmbelastung und deren Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nicht entbehrlich macht (vgl VwGH vom 26. Februar 2016, Ro 2014/03/0004). Dementsprechend ist die Auffassung nicht rechtskonform, dass nach § 24f Abs 2 zweiter Satz UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 77/2012 kein Abweichen von der SchIV im Fall der Gesundheitsgefährdung möglich wäre, weshalb die von der Revisionswerberin gegen die Anwendung des § 24f Abs 2 zweiter Satz UVP-G 2000 erhobenen verfassungsrechtlichen Bedenken nicht weiter verfolgt werden müssen.

82 ii. Im Fachbeitrag Humanmedizin wird bei der Darlegung der für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Schallimmissionen maßgeblichen medizinischen Grundlagen ausgeführt, dass der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes der für den Tageszeitraum geforderte Dauerschallpegel LA,eq von 55 dB im Freien sei. Darunter sei zu verstehen, dass die Einhaltung dieses Wertes bei bestehender Überschreitung und in Lärmsanierungsfällen als Mindestforderung anzustreben sei. Er werde auch von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als Grenzwert für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung vorgeschlagen. Der für den Nachtzeitraum geforderte Grenzwert für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung von LA,eq 45 dB im Freien sei auch in epidemiologischen Untersuchungen über Straßenverkehrslärm als Schwellenwert im Freien für nächtliche Lärmstörungen ermittelt worden und entspreche dem Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes. Er entspreche unter Berücksichtigung eines Einfügungsdämmwerts von etwa 10 dB für Fenster in sehr schlechtem Zustand oder bei Spaltlüftung auch dem von der WHO angegebenen LA,eq von weniger als 45 dB im Raum, welcher für einen erholsamen Schlaf eingehalten werden soll. Verkehrslärmstudien hätten bei Lärmbelastungen von über 65 dB ein geringfügig - nicht signifikant - erhöhtes Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen nachgewiesen. Eine signifikant höhere Wahrscheinlichkeit, wegen

Bluthochdruck (Hypertonie) behandelt zu werden, habe in einer Studie für die am stärksten belasteten Anwohner (LA,eq von 66- 73 dB) nachgewiesen werden können.

83 Wie der Fachbeitrag Humanmedizin, auch unter Heranziehung der von der OECD erhobenen Werte, weiter ausführt, sollten in Innenräumen, welche Schlafzwecken dienen könnten, die Belastungsgrenzwerte zur Sicherung der Schlafqualität am Ohr des Schlafers Lr 30 dB und LA,max 40-45 dB im Raum bei geschlossenen Fenstern bzw Lr 35 dB und LA,max 45 dB im Raum bei offenen Fenstern (Spaltlüftung) nicht überschritten werden (Lr = LA,eq). In Innenräumen für Wohnzwecke und in Büroräumen sollten die Belastungsgrenzwerte Lr 40 dB und LA,max 55 dB im Raum bei geschlossenen Fenstern eingehalten werden. In Schulen und Kindergärten sollten am Tag Außenschallpegel von Lr 50 dB und LA,max 60-70 dB nicht überschritten werden. In den von der WHO im Jahr 2009 veröffentlichten Night Noise Guidelines for Europe werde als präventivmedizinischer Wert ein Grenzwert von N 40 dB im Freien angegeben, wobei sich für den Innenraum ein um 21 dB geringerer Wert bei gekipptem Fenster ergebe. Dies entspreche dem Wert, wie er bereits früher von der WHO als Zielwert definiert worden sei. Könne dieser Wert nicht eingehalten werden, werde als zwischenzeitliches Ziel ein Wert von N 55 dB im Freien angegeben, der nicht überschritten werden sollte. Es werde aber betont, dass besonders vulnerable Personengruppen mit diesem Grenzwert nicht geschützt werden könnten.

84 Schließlich betrachtet der Fachbeitrag Humanmedizin aber nur als maßgeblich, dass in Österreich für Bahnstrecken die zulässigen Immissionspegel der SchIV gälten und zieht als Maßstab für die medizinische Beurteilung der Betriebsphase lediglich die Immissionsgrenzwerte der SchIV heran. In dem Fachbeitrag werden auch die Rechenergebnisse der in Betracht gezogenen Rechenpunkte ausschließlich anhand der Immissionsgrenzwerte der SchIV überprüft. Der Fachbeitrag kommt zwar dann zu dem Ergebnis, dass in einer Vielzahl der darin näher ausgewiesenen Wohnanrainerbereiche die Grenzwerte der SchIV nicht eingehalten würden, weshalb bei diesen Wohnobjekten objektseitige Maßnahmen für Wohn- und Schlafräume unbedingt erforderlich seien. Er nimmt dann jedoch ohne nähere Begründung an, durch die objektseitigen Maßnahmen sei sichergestellt, dass bei diesen Anrainern die Innenräume ausreichend geschützt seien und dass in Schlafräumen damit eine ausreichende Sicherung der Schlafqualität und in Wohnräumen der Sprachkommunikation und geistigen Tätigkeit gewährleistet werde. Bei allen Wohnanrainern im Untersuchungsgebiet werde sich durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) und durch die objektseitigen Maßnahmen in Wohn- und Schlafräumen die Lärmsituation gegenüber der derzeitigen Situation und der Nullvariante deutlich verbessern. Die durch die Umlegung der Ing.- Etzel-Straße erforderlichen objektseitigen Maßnahmen seien bereits im Rahmen der bahnseitig erforderlichen objektseitigen Maßnahmen enthalten. Die Verwirklichung des Vorhabens sei daher akustisch als umweltverträglich einzustufen, wenn die im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten aktiven Maßnahmen (Lärmschutzwände), objektseitigen Maßnahmen und die Begrenzung der Anlagengeräusche der haustechnischen Anlagen umgesetzt würden. Als Maßnahme fordert der Fachbeitrag Humanmedizin die Umsetzung der im Fachbeitrag Schalltechnik angeführten aktiven (Lärmschutzwände) und objektseitigen Maßnahmen sowie der Hinweise auf die entsprechende Dimensionierung haustechnischer Anlagen. Aus medizinischer Sicht seien jedoch keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

85 Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen bemerkt dazu, dass die von der Mitbeteiligten vorgelegten Berechnungen und Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar seien. Es hätten sich aus humanmedizinischer Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Mitbeteiligten ergeben, dass die vorgesehenen Maßnahmen Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belastungen der Anrainer in der Betriebsphase verhinderten. In Schlafräumen werde mit den vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen eine ausreichende Erholung und Schlafqualität und in Wohnräumen eine ausreichende Sprachkommunikation und Konzentration für geistige Tätigkeiten gewährleistet. Alle Wohnanrainer im Untersuchungsgebiet, denen objektseitiger Schallschutz nach der SchIV angeboten werde, hätten die Möglichkeit, die derzeitige und zukünftige Lärmbelastung in ihren Wohn- und Schlafräumen wesentlich zu reduzieren. Darüber hinaus würden bahnseitige Schallschutzmaßnahmen auch den Freiraumschutz an 21 Mess- und Rechenpunkten verbessern (in der Nacht um bis zu 7 dB), an 6 Punkten werde sich die Bahnlärmbelastung gegenüber der Nullvariante nicht ändern und an 18 Punkten komme es zu leichten Zunahmen der Bahnbelastung, die großteils nicht hörbar und nirgends auffällig (? 3 dB) sein würden, weil Frequenzspektrum und Pegel der Einzelgeräusche unverändert blieben.

86 Der Fachbeitrag Humanmedizin habe die in Österreich geltenden Normen, Richtlinien und insbesondere die SchIV richtig auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung angewendet. Die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Entlastung im Innenbereich seien nachvollziehbar, wenn die angebotenen objektseitigen Schallschutzmaßnahmen angenommen würden. Für die Obergeschoße von Wohnungen in Bahnnahe seien diese längst fälligen Maßnahmen die einzig möglichen, wenn auf noch höhere Lärmschutzwände verzichtet werde. Zusammen mit den bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen bewirkten sie, dass Schallimmissionen in Schlaf- und Wohnräumen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährdeten oder die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führten, vermieden würden. Projektbedingte Schallimmissionsänderungen im Freiraum würden nicht auffällig sein.

87 iii. Sowohl aus dem Fachbeitrag Humanmedizin als auch aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass die als Verfasser der beiden Gutachten zeichnenden Sachverständigen als Maßstab für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Lärmimmissionen durchwegs die

Immissionsgrenzwerte der SchIV herangezogen haben. Insbesondere der Fachbeitrag Humanmedizin erweist sich aber insofern als unschlüssig, als er in seiner Darlegung der medizinischen Grundlagen zwar auf die niedrigeren Grenzwerte der WHO und der OECD verweist und zudem zugesteht, dass nach den "Night Noise Guidelines for Europe" der WHO der präventivmedizinische Wert bei einem Grenzwert von N 40 dB im Freien und einem um 21 dB geringeren Wert für den Innenraum bei gekipptem Fenster liege, sich dann aber ohne weitere nähere Begründung zur Beurteilung des konkreten Vorhabens ausschließlich auf die höheren Grenzwerte der SchIV stützt. Die Sachverständigen haben es derart unterlassen, zu beurteilen, ob in Bezug auf das konkrete Vorhaben eine Unterschreitung der in der SchIV normierten Grenzwerte erforderlich ist, um eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit mit Sicherheit auszuschließen. Damit haben sie im Ergebnis ihren Gutachten offensichtlich auch einen verfehlten rechtlichen Rahmen zugrunde gelegt und ihre medizinische Beurteilung auf dem Boden unzutreffender rechtlicher Voraussetzungen getroffen (vgl VwGH vom 26. April 2005, 2001/03/0454). Die belangte Behörde hat, indem sich die auf die von den Sachverständigen gewonnenen Ergebnisse gestützt hat, der maßgeblichen Rechtslage (wonach die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann) ebenfalls nicht entsprochen. Damit hat sich die Behörde im gegebenen Zusammenhang mit den sachverständigen Ausführungen nicht hinreichend auseinandergesetzt und diese nicht der Rechtslage entsprechend gewürdigt (vgl VwGH vom 26. Februar 2016, Ro 2014/03/0004).

88 **iv.** Zudem sind, wie oben ausgeführt, nach § 2 Abs 5 zweiter Satz SchIV auch bestimmte Freiflächen wie etwa Erholungs-, Park- oder Gartenanlagen vor Lärm zu schützen, wobei in diesen Fällen der Immissionspunkt 1,50 m über dem Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen ist. Außerdem können sich im Einflussbereich von Immissionen auch Objekte befinden, für die aufgrund des Personenkreises, der sich in und im Nahebereich solcher Objekte regelmäßig aufhält, sowohl hinsichtlich der Gefährdung menschlicher Gesundheit als auch der Zumutbarkeit ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht. Dies ist etwa bei Kindergärten, Schulen, Kinderspielflächen, Krankenhäusern oder Altersheimen der Fall. Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid aber entgegen dieser Rechtslage nicht nur dazu nähere Feststellungen unterlassen, ob ein ausreichender Freiraumschutz gewährleistet ist, sondern auch, ob überall dort besondere Schutzvorkehrungen vorgesehen sind, wo Objekte mit einem erhöhten Schutzbedürfnis von dem Vorhaben betroffen sind.

3. Ist-Belastung (Luftschadstoffe) und Umweltauswirkungen durch Erschütterungen und Lichtimmissionen

a. Vorbringen

89 Die Revisionswerberin bringt vor, die belangte Behörde führe im angefochtenen Bescheid aus, dass es sich bei L hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung um kein belastetes Gebiet handle und die sich aus dem Vorhaben ergebende Zusatzbelastung in der Bau- und der Betriebsphase innerhalb des jeweiligen Schwellenwerts für Irrelevanz liege. Die Darstellung der vorhabensbedingten Luftschadstoffemissionen leide allerdings unter demselben Mangel wie die Lärmbeurteilung, nämlich einer falschen Grundannahme. Seitens der Fachplaner sei schlichtweg vorausgesetzt worden, dass die schon bestehende Überbelastung durch die verantwortlichen Behörden nicht saniert würde, sodass sich die Auswirkungen des nunmehrigen Projekts - verglichen mit der Vorbelastung - als "irrelevant" darstellten. Auch hier sei die Szenarienbildung gesetzwidrig: Richtigerweise wäre zugrunde zu legen gewesen, dass die bestehende Überbelastung durch wirksame Maßnahmen der Behörden gesenkt werde. Dieser Sanierungserfolg dürfe durch das Vorhaben nicht torpediert werden.

90 Im vorliegenden Fall sei dies aber keineswegs sichergestellt. Die Umweltverträglichkeitserklärung blende wesentliche Emissionsquellen einfach aus: So werde zwar zugestanden, dass ein erheblicher Bodenaushub-Überschuss anfallende, der mittels LKW abtransportiert werden müsse. Die Auswirkungen dieses Transports, der aller Voraussicht nach zum Teil mitten durch Siedlungsgebiet führen werde - konkrete Angaben zu den Transportrouten fehlten, was ebenfalls einen gravierenden Mangel der Umweltverträglichkeitserklärung darstelle - würden aber nicht näher dargestellt. Die belangte Behörde sei zwar dem Einwand gefolgt, dass Erdaushub in offener Schüttung auf LKWs nur bei fachgerechter Abdeckung des Ladeguts zulässig sei, um Vorsorge gegen Staub zu treffen, jedoch seien die Fahrtwege durch L Gemeindegebiet hinsichtlich Routen und Frequenz der Befahrung nicht näher festgelegt. Auf dieser unvollständigen Faktenbasis habe das Vorhaben nach den Genehmigungstatbeständen nicht beurteilt werden können. Es sei - mangels ausreichender Datengrundlage, die eine Erörterung wesentlicher Fragen verhindere - nicht verhandlungsreif, geschweige denn genehmigungsfähig. Die belangte Behörde habe den Bescheid dadurch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet, dass sie diesen auf eine Entscheidungsgrundlage gestützt habe, die von einer falschen Grundannahme ausgehe. Die belangte Behörde hätte den angefochtenen Bescheid nicht auf Unterlagen stützen dürfen, welche die aus dem Vorhaben resultierende Zusatzbelastung durch die entstehenden Luftschadstoffe nicht an der Ist-Belastung messen und die Auswirkungen des Vorhabens einschließlich Bauphase nicht ausreichend konkret beschreiben würden.

91 Hinsichtlich der von der Revisionswerberin vorgebrachten Einwendungen bezüglich der sonstigen Umweltauswirkungen durch Erschütterungen und Lichtimmissionen verweise die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auf die Umweltverträglichkeitserklärung sowie auf die Fachbeiträge der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie auf ergänzende Aussagen in der Verhandlung. Die belangte Behörde komme demnach zum Ergebnis, dass für alle Gebäude, die mehr als 82 m vom

nächstgelegenen Gleis entfernt seien, unabhängig vom Zustand des Gebäudes bei Tag und Nacht guter Erschütterungsschutz erreicht wäre. Für alle weiteren Gebäude, bis auf jene in der P Straße 1 und 5, würde ebenso guter Erschütterungsschutz erreicht. Tatsächlich seien jedoch unzumutbare Umweltauswirkungen durch Erschütterungen und Lichtimmissionen durch das Vorhaben sowie die Ableitung und Versickerung verschmutzter Oberflächenwässer - vor allem in der Bauphase - zu erwarten. Die Darstellung in der Umweltverträglichkeitserklärung, auf die sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid stütze, kranke auch hier wiederum daran, dass - wie schon in Zusammenhang mit den Luftschadstoffen bemängelt - wesentliche Szenarien der Bauphase (Transportrouten, Materialumschlag etc) gar nicht beleuchtet würden.

b. Würdigung

92 i. Hinsichtlich des Vorbringens, dass die Szenarienbildung gesetzwidrig erfolgt sei und die belangte Behörde zugrunde legen hätte müssen, dass die bestehende Überbelastung durch wirksame Maßnahmen der Behörden gesenkt werde, wird auf die Ausführungen zur Darstellung der Ist-Belastung durch Lärm (Rz 73 f) verwiesen. Demnach ist bei der Darstellung der Ist-Belastung von Luftschadstoffen ebenso wie bei der Darstellung der Ist-Belastung von Lärm auch dann von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, wenn der Projektwerber selbst nach den Maßgaben der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionsituation verpflichtet gewesen wäre. Mit ihrem Vorbringen, dass der Szenarienbildung richtigerweise zugrunde zu legen gewesen wäre, dass die bestehende Überbelastung durch wirksame Maßnahmen der Behörde gesenkt werde, und dass dieser Sanierungserfolg durch das Vorhaben nicht torpediert werden dürfe, ist daher für die Revisionswerberin nichts zu gewinnen.

93 ii. Zu den Erschütterungen wird in dem diesbezüglichen Fachbeitrag aufbauend auf der umfassenden Bestandsanalyse prognostiziert, dass die Normgrenzwerte für den Personen- und Bauwerksschutz bei der Verwirklichung des Vorhabens in vollem Umfang eingehalten würden. In der Bauphase gebe es geringe Auswirkungen, weil die Belästigung durch Baustellenerschütterungen untertags nicht vollständig vermeidbar sei. In der Nutzungsphase träten keine verbleibenden Auswirkungen und keine Verschlechterung der Bestandssituation ein. Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen erklärt dazu, dass die Beurteilung der bestandmäßigen Erschütterungsimmissionen nach ÖNORM S 9012 an den ausgewählten zwei Messpunkten sowohl für die Tagzeit als auch für die Nachtzeit die gesicherte Einhaltung der Kriterien für "guten Erschütterungsschutz" zeige. Als Ergebnis der Berechnungen bei Vorhabensrealisierung werde für den Zugverkehr im Jahr 2025 sowohl für den Tag als auch für den Nachtzeitraum die Einhaltung eines "guten Erschütterungsschutzes" nach den Kriterien der ÖNORM D 9012 prognostiziert. Voraussetzung sei die Ausführung des im Vorhaben vorgesehenen guten Unter- und Oberbaus der Streckengleise. Kontrollmaßnahmen seien vorgesehen. Gleiches gelte für die Bauphase bzw mögliche Erschütterungen durch den Straßenverkehr. Zusammenfassend könnten die Unterlagen und Berechnungen aus fachlicher Sicht als vollständig und plausibel betrachtet werden. Die Angaben entsprächen dem Stand der Technik, der Sicherheit und Ordnung des Betriebs. Aus gutachterlicher Sicht bestünden keine Einwände oder Bedenken.

94 Der belangten Behörde kann nicht entgegengetreten werden, wenn sie auf dem Boden dieser nachvollziehbaren und schlüssigen Überlegungen zu dem Ergebnis gelangt, dass bei sämtlichen Gebäuden bei Tag und bei Nacht auf alle Fälle guter Erschütterungsschutz erreicht würde, bei zwei Gebäuden unter Berücksichtigung des Zustands der Gebäude ausreichender Erschütterungsschutz erreicht werde, und keine spürbaren Erschütterungen durch den Bahnverkehr aufträten.

95 iii. Zu den Lichtimmissionen wird im Fachbeitrag Beschattung und Beleuchtung erklärt, dass eine kontinuierliche, den Jahreszyklus durchlaufende Beschattung nicht gegeben sei, weil durch die Bauarbeiten das niedrige Relief des Baugeländes ständig verändert werde. Die Bauphase besitze somit keine Auswirkungen auf Beschattungsverhältnisse der Wohngebäude. Zusammenfassend ergäben sich hinsichtlich der Beschattung nach Realisierung des Vorhabens mit der derzeitigen Situation nahezu idente Verhältnisse. Die Beschattungszunahmen der benachbarten Wohnbauten lägen vorwiegend im Minutenbereich und seien generell irrelevant. Für die umliegenden Wohngebäude bleibe der für die regionale Topographie typische Besonnungsverlust erhalten. Gleiches gelte für Grünflächen im Nahbereich der Bahnanlagen, weil die Lärmschutzwände - soweit vorhanden - nicht einmal die Höhe natürlicher Schattenspenden, wie Bäume oder Buschwerk erreichten. Im unmittelbaren Nahbereich der Lärmschutzwände, wo sich eine lang anhaltende Beschattung ergebe, würden sich bevorzugt schattentolerante oder schattenliebende Pflanzen ansiedeln. Tiere würden in noch geringerem Ausmaß durch die Beschattung beeinflusst, weil sie infolge ihrer Mobilität einem von ihnen als störend empfundenen Schattenwurf jederzeit ausweichen könnten. Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen erfülle auch die Beleuchtung die Anforderungen der ÖNORM EN 12464-2 hinsichtlich der Beschränkung der Störwirkung in vollem Umfang. Eine unzumutbare Belästigung der Anrainer durch Blendung oder Ausleuchtung der Wohn- und Schlafräume werde durch entsprechende Orientierung der Beleuchtungskörper ausgeschlossen.

96 Aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen geht hervor, dass, um mögliche Auswirkungen infolge der Blendung der nächsten Anrainer zu vermeiden, für die neuen technischen Anlagen der ÖBB in jedem Fall die blendungsärmste Variante projektiert worden sei, und eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden könne. Durch das Bauvorhaben würden

keine neuen Beleuchtungsanlagen errichtet. Lediglich bei den technischen Anlagen würden schaltbare Beleuchtungen (zB Schaltgerüststandorte) als moderne, energiesparende und wartungsarme Beleuchtungsanlage entsprechend den Richtlinien der Mitbeteiligten geplant. Für die Baustelleneinrichtungsflächen seien in der Bauphase Beleuchtungsanlagen notwendig, damit die erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit eingehalten werden könnten. Für die Auslegung der Beleuchtung sei die ÖNORM EN 12464 (Teil 1 - Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten in Innenräumen, Ausgabe 20030401; Teil 2 - Licht und Beleuchtung:

Beleuchtung von Arbeitsstätten im Freien, Ausgabe 20071001) zugrunde gelegt worden. Es sei in allen Bereichen eine ausreichende Besonnung und Belichtung gegeben.

97 Wenn die belangte Behörde auf Basis dieser schlüssigen und überzeugenden Darstellung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Beschränkung der Störwirkung der Beleuchtung nach der ÖNORM EN 12464-2 in vollem Umfang erfüllt werde und nur eine geringfügige zusätzliche Horizontaufhellung möglich sei, kann ihr nicht entgegengetreten werden. Mit dem vorliegenden Revisionsgrund vermag die Revisionswerberin daher keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen.

4. Belastung durch elektromagnetische Felder a. Vorbringen

98 Nach dem weiteren Vorbringen der Revisionswerberin hätte die belangte Behörde im Hinblick auf die nach dem UVP-G 2000 zu gewährleistende Umweltvorsorge und Immissionsminderung den Vorsorgewert für elektromagnetische Felder von 1 μ T heranziehen müssen. Die Schweiz habe bei Dauerexpositionen einen Wert von 1 μ T normiert. Italien übernehme als generellen Wert zwar 100 μ T, bei Exposition von Kindern über vier Stunden würden aber 10 μ T vorgeschrieben, während als Zielwert im 24-Stunden-Mittel 3 μ T angesetzt würden. Polen sehe ebenfalls für Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen einen besonderen Schutzbedarf und lege einen Wert von 20 μ T fest. Gleich welchen dieser Werte zwischen 1 und 20 μ T man nun heranziehen wolle, das gegenständliche Vorhaben halte davon keinen einzigen ein: Wohngebäude würden deutlich über 20 μ T belastet: Das Wohnhaus Objekt Nr 91 sei schon derzeit mit 32 μ T belastet, durch das Vorhaben steige die Belastung auf 33,1 μ T. Diese Belastung liege weit über dem Maß, das der Umweltsenat in seiner Spruchpraxis als Vorsorgenniveau heranziehe: Er habe sich durchgängig am Vorsorgewert der Schweizer Verordnung über nichtionisierende Strahlen von 1 μ T orientiert und dessen Einhaltung gefordert. So komme er zum Ergebnis, dass bei Einhaltung der weltweit strengsten Vorschrift für Wohnobjekte, der Schweizer Verordnung über nichtionisierende Strahlen mit einem Vorsorgewert von 1 μ T, eine Gesundheitsgefährdung oder eine unzumutbare Belästigung nicht zu erwarten seien.

99 In diesem Zusammenhang habe auch der Sachverständige Univ.- Prof. Dr. V im Fachbeitrag Humanmedizin die Einhaltung des Schweizer und des Italienischen Grenz- bzw Zielwerts im Sinne der Vorsorge begründet. Dieser stelle sicher, dass nach heutigem Stand des Wissens eine Gefährdung der Gesundheit bzw Beeinträchtigung des Wohlbefindens auszuschließen sei. Ebenso schlugen die Sachverständigen Univ.- Prof. Dr. N und Dr. M in ihren Gutachten vor, den anlagenbezogenen Grenzwert von 1 μ T für den projektgemäß maximalen Strom bei der nächsten Wohnbebauung zum Ansatz zu bringen und sich gleichzeitig am Referenzwert von 0,2 μ T für die Durchschnittsbelastung zu orientieren. Mit der Einhaltung des Schweizer Vorsorgewerts von 1 μ T bei maximalem Dauerstrom an allen Orten mit sensibler Nutzung sei nach heutigem Wissensstand auch für die empfindlichsten Bevölkerungsgruppen - Kinder und Ungeborene - ein Gesundheitsrisiko durch projektbedingte elektromagnetische Felder auszuschließen. Im gegenständlichen Fall komme es in Wohngebieten zu einer zwanzig- bis dreißigfachen Überschreitung des Vorsorgewerts durch das Vorhaben. In Anbetracht des zu berücksichtigenden Stands der Technik, der sich an dem Schweizer Vorsorgewert von 1 μ T orientiere, sei das Vorhaben daher auch unter diesem Aspekt nicht genehmigungsfähig.

100 Nach Aussagen der Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung hätte zur Reduktion der elektromagnetischen Felder auf den Vorsorgewert von 1 μ T die technische Möglichkeit bestanden, die Trasse im Bereich der besonders problematischen Abschnitte entsprechend einzuhausen bzw abzuschirmen. Diese Minimierungsmaßnahme wäre auch möglich gewesen. Eine entsprechende Vorschreibung zum Gesundheitsschutz wäre aufgrund der gesetzgeberischen Anordnung des § 24f UVP-G 2000 jedenfalls verhältnismäßig und daher geboten gewesen. Die belangte Behörde habe sich dagegen in der Bescheidbegründung lediglich auf den Sachverständigen für Elektrotechnik bezogen sowie auf Aussagen des humanmedizinischen Sachverständigen, der in Bezug auf die derzeitige Situation ausgeführt habe, dass die Bevölkerung von L nicht schwerwiegend, extrem oder unverträglich hoch belastet sei. Ausführungen über die künftige Belastung sowie dazu, dass im Hinblick auf die Umwelt- und insbesondere Gesundheitsvorsorge Immissionen, soweit möglich, zu mindern seien, fehlten in diesem Zusammenhang. Die belangte Behörde habe sich auch nicht mit dem von der Revisionswerberin vorgelegten medizinischen Gutachten näher auseinandergesetzt.

b. Würdigung

101 Grundsätzlich bestehen auf Basis der insofern auf schlüssigen sachverständigen Ausführungen gründenden bekämpften Entscheidung in Österreich keine verbindlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder, sodass eine umweltmedizinische und elektrotechnische Beurteilung im Einzelfall erforderlich ist. Der Fachbeitrag Elektromagnetische Felder gelangt zu dem Ergebnis, dass es in den allgemein zugänglichen Bereichen des Untersuchungsraums zu keiner Überschreitung der geforderten Grenzen der elektrischen

Ersatzfeldstärke (10 kV/m bei 16,7 Hz) gemäß der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 komme. Hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte ergebe sich unter Annahme der maximal zu erwartenden Ströme - thermischer Strom, maximaler Laststrom, 24 Stunden-Mittelwert des Stroms - im betrachteten Untersuchungsraum keine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte. Um Überschreitungen zu vermeiden, seien gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen wie zB Abzäunung oder Kennzeichnung vorzunehmen. In dem Projekt würden zusätzliche Minderungsmaßnahmen realisiert, um der in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 geforderten "umsichtigen Vermeidung" Rechnung zu tragen und die Felder jedenfalls zu minimieren. An Minderungsmaßnahmen würden eine geeignete Lage der aktiven stromführenden Leiter, eine geeignete Lage und Verlegung der rückstromführenden Schienen sowie hochleitfähige Rückleiter auf der Ausbaustrecke realisiert.

102 Am Gebäude Objekt Nr 107, Bahnkilometer 189,73 trete unter Berücksichtigung der Ausbausituation (Worst-Case-Betrachtung) das magnetische Feld betreffend eine Überschreitung der Grenzen an der Objektvorderkante auf. Da dieses Gebäude nach der Flächenwidmung jedoch nicht als Wohnobjekt genutzt werde, seien keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der Allgemeinbevölkerung notwendig. Für beruflich exponierte Personen würden geeignete Schutzmaßnahmen wie zB Kennzeichnungen, Absperrungen und Unterweisungen vorgesehen. Hinsichtlich der beruflichen Exposition (Annäherung berufstätiger Personen an stromführende Leiter) sei zu beachten, dass zusätzliche Maßnahmen zu beachten und durchzuführen seien wie etwa die Einhaltung von Mindestabständen im Betrieb elektrischer Anlagen, Unterweisung, Kennzeichnung oder Absperrung. Da die Planung so erfolge, dass im gegenständlichen Projekt in zugänglichen Bereichen die Referenzwerte jedenfalls eingehalten würden, könne zusammenfassend für den Themenbereich "Elektromagnetische Felder/Elektromagnetische Verträglichkeit" festgestellt werden, dass keine relevanten Gefährdungen hinsichtlich des Schutzes der Allgemeinbevölkerung vor magnetischen und elektrischen Feldern des Vorhabens durch Einhaltung bzw deutliche Unterschreitung der Referenzwerte aufträten. Das Projekt entspräche somit dem Stand der Technik hinsichtlich der Bewertung und dem Schutz von Personen vor niederfrequenten elektrischen und magnetischen Feldern nach der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850.

103 In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird festgestellt, dass technisch die geforderte Reduktion nach der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 umgesetzt und somit auch die Immissionsbelastung zu schützender Güter gering gehalten würde. Die aus den erforderlichen elektrotechnischen Anlagen und Ausrüstungen resultierenden Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet Elektrotechnik/ Elektromagnetische Felder würden, soweit dies aus der Sicht zum Zeitpunkt der Begutachtung möglich sei, entsprechend dem Stand der Technik durch die im Projekt bereits dargelegten Maßnahmen begrenzt. Es werde damit sichergestellt, dass es durch die geplanten Ausbaumaßnahmen lediglich zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder komme. Damit komme es in den allgemein zugänglichen Bereichen, wo eine dauerhafte Exposition von Personen möglich sei, weder hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte noch hinsichtlich der elektrischen Felder zu einer Überschreitung der Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vergleich Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 für die Exposition der Allgemeinbevölkerung: 5 kV/m und 100 µT bei 50 Hz bzw 10 kV/m und 300 µT bei 16,7 Hz).

104 Nach der ständigen Rechtsprechung ist es einer Behörde bei einander widersprechenden Gutachten gestattet, sich dem einen oder anderen Gutachten anzuschließen. Die Behörde hat aber die Gedankengänge aufzuzeigen, die sie veranlassen haben, von den an sich gleichwertigen Beweismitteln dem einen des höheren Beweiswert zuzubilligen als dem anderen (vgl etwa VwGH vom 6. Juli 2010, 2008/05/0115; VwGH vom 22. Mai 2013, 2011/03/0089; VwGH vom 20. Februar 2014, Ro 2014/09/0004). Die belangte Behörde hat im angefochtenen Bescheid dargelegt, dass sie unter Abwägung der in der Verhandlung zu dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten erfolgten technischen und medizinischen Stellungnahmen bei Einhaltung der im Projekt festgelegten und hier vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner Gesundheitsgefährdung und einer entsprechenden Umweltvorsorge durch das gegenständliche Vorhaben ausgehe. Sie sei hier den nachvollziehbaren und schlüssigen Aussagen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik sowie des nichtamtlichen Sachverständigen für Humanmedizin gefolgt. Ausschlaggebend sei für die Behörde hierbei, dass die zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen existierenden Vorgaben der Richtlinien der WHO und ICNIRP bzw die in Österreich als Stand der Technik und Wissenschaft geltende Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 jedenfalls eingehalten bzw deutlich unterschritten würden, und der von der Revisionswerberin beauftragte Sachverständige überwiegend auf Studien über Hoch- und Höchstspannungsleitungen mit 50- bis 60-Hz-Feldern zurückgreife.

105 Damit hat die belangte Behörde aber ausführlich und plausibel dargelegt, warum sie dem Fachbeitrag Elektromagnetische Felder, dem Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik und dem Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Humanmedizin eine höhere Beweiskraft zubilligt als den diesen Gutachten widersprechenden Stellungnahmen im von der Revisionswerberin vorgelegten umweltmedizinischen Gutachten von Dr. O. Folglich zeigt die Revisionswerberin mit diesem Revisionsgrund keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

5. Anwendung des vereinfachten Verfahrens a. Vorbringen

106 Wie die Revisionswerberin ferner vorbringt, habe die Mitbeteiligte einen Antrag auf Genehmigung des Vorhabens nach § 23b Abs 2 UVP-G 2000 - somit auf Genehmigung im vereinfachten Verfahren - gestellt. Auch die belangte Behörde sei ersichtlich von der Anwendung des vereinfachten Verfahrens ausgegangen. Sie habe durch den UVP-Koordinator eine "zusammenfassende Bewertung" erstellen lassen und sich in der Bescheidebegründung auf deren Ergebnis bezogen. Eine zusammenfassende Bewertung statt des Umweltverträglichkeitsgutachtens sei nur für das vereinfachte Verfahren vorgesehen, zudem entfalle im vereinfachten Verfahren die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Ein solches Gutachten sei daher im gegenständlichen Verfahren auch nicht aufgelegt worden. Obwohl somit lediglich eine Genehmigung im vereinfachten Verfahren beantragt und nur ein vereinfachtes Verfahren durchgeführt worden sei, habe die belangte Behörde eine Genehmigung für ein Vorhaben nach § 23b Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 erteilt. Die Bestimmung des § 23b Abs 1 UVP-G 2000 sehe aber das ordentliche UVP-Verfahren und nicht das vereinfachte Verfahren vor. Das Fehlen eines Umweltverträglichkeitsgutachtens - welches nur im ordentlichen UVP-Verfahren erstellt worden wäre - sei auch unter dem Gesichtspunkt eines wesentlichen Verfahrensmangels relevant, weil davon auszugehen sei, dass sich bei Anfertigung eines solchen Gutachtens die von der Revisionswerberin erhobenen Einwendungen gegen das Vorhaben als zutreffend erwiesen hätten.

107 Die Revisionswerberin habe ihren Einwand, dass kein vereinfachtes Verfahren durchzuführen sei, in ihrem Einwendungsschriftsatz vom 15. März 2012 ausführlich ausgeführt und durch Vorlage von Gutachten belegt. Unter anderem sei ausgeführt worden, dass die von der mitbeteiligten Partei gewählte Planungsschnittstelle bei der Abzweigung der Pyhrnbahnstrecke keinesfalls sachlich gerechtfertigt sei. Der Planungsbeginn hätte im Bereich der Westbrücke - am westlichen Ende der Auffächerung der Gleisanlagen des Linzer Hauptbahnhofs - liegen müssen, was bereits zu deutlich besseren Trassenvarianten für die Stadtgemeinde L führen würde. Bei rechtskonformer Abgrenzung des Vorhabensgegenstands wären damit weitere Trassenvarianten zur Verfügung gestanden, die letztlich auch von der Behörde bei ihrer Entscheidung zu beurteilen gewesen wären. Diese Trassenvarianten wären auch in der Umweltverträglichkeitserklärung darzustellen gewesen, und es wären deren umweltrelevante Vor- und Nachteile nach § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 zu beurteilen gewesen.

108 Die belangte Behörde sei demgegenüber den Ausführungen der Mitbeteiligten betreffend das Vorliegen von Sachzwängen für das Projekt, welche eine Trassierung nur in faktisch gleicher Lage (Höhenlage) erlaubten, gefolgt. Hätte sich die belangte Behörde mit dem Gutachten des Dipl.-Ing. Dr. W und dem eisenbahntechnischen Gutachten, welches von der Revisionswerberin vorgelegt worden sei, näher auseinandergesetzt, so wäre den Einwendungen der Revisionswerberin zur unzulässigen Stückelung des gegenständlichen Vorhabens zu folgen gewesen. Insbesondere sei es auch nicht zutreffend, dass keine Erhöhung der Zugfrequenzen im Bereich außerhalb des Vorhabens zu erwarten wäre und bei Weiterführung des Ausbaus Linz-Marchtrenk von keinen geänderten Zugzahlen auszugehen wäre. Einerseits komme es bereits jetzt bei Realisierung des Vorhabens gegenüber dem derzeitigen Zustand zu einer Erhöhung der Kapazität in den nachfolgenden Abschnitten, und es kumulierten die Auswirkungen (Lärmimmissionen) der Weiterführung des viergleisigen Ausbaus Linz-Marchtrenk mit dem gegenständlichen Projekt, wie in der Stellungnahme des Dipl.- Ing. Dr. W dargelegt worden sei. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hätte daher auch den weiteren Streckenausbau durch das Gemeindegebiet der Stadt L erfassen müssen.

b. Würdigung

109 I. Nach § 23b Abs 1 UVP-G 2000 ist für den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte, den Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km (Z 1) sowie für die Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trassen von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist (Z 2), eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen. Das vereinfachte Verfahren ist nach § 23b Abs 2 Z 1 UVP-G 2000 ua dann vorgesehen, wenn Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km geändert werden.

110 In der Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts zur Zulässigkeit der Stückelung von Linieninfrastrukturvorhaben wurde festgehalten, dass für die Frage, ob ein eingereichter Teilabschnitt für sich genommen ein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs 2 UVP-G 2000 darstellt, die Sachlichkeit der Abgrenzung und der Umstand maßgeblich sind, ob der Grund für die Stückelung lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 sind (vgl etwa VfGH vom 24. August 2011, 2010/06/0002; VfGH vom 22. Juni 2002, V 53/01). Das Kriterium, wonach die Abgrenzung eines zur Bewilligung eingereichten Teilabschnitts eines Linienvorhabens von den übrigen Teilabschnitten dieses Vorhabens auf einer sachlichen Rechtfertigung beruhen muss, ist auch für die Beurteilung der Frage maßgeblich, ob die Bewilligung dieses Vorhabens zu Recht in einem vereinfachten Verfahren nach dem UVP-G 2000 erfolgt ist.

111 II. Das zweite in der vorgenannten Judikatur herausgearbeitete Kriterium - die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 - kommt im vorliegenden Fall nicht zum Tragen. Dies resultiert zunächst daraus, dass die Revisionswerberin nach § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 1 Z 5 und Abs 3 UVP-G 2000 (ohnehin) Parteistellung mit dem Recht hat, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht geltend zu

machen. Diese Parteistellung besteht unabhängig davon, ob ein vereinfachtes oder ein ordentliches Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 stattfindet. Zudem hat der Verwaltungsgerichtshof sowohl im Zusammenhang mit der Gewerbeordnung 1994 als auch mit dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002, die beide ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren zur Bewilligung einer Betriebsanlage kennen, bereits festgehalten, dass jene Personen, die im ordentlichen Verfahren Parteistellung haben, im vereinfachten Verfahren hingegen nicht, auch im vereinfachten Verfahren geltend machen können, dass die Voraussetzungen für das vereinfachte Genehmigungsverfahren nicht gegeben sind, insoweit also auch im vereinfachten Verfahren Parteistellung haben (vgl etwa VwGH vom 23. Februar 2012, 2008/07/0012). Diese Rechtsprechung kann auch auf das UVP-G 2000 übertragen werden, weshalb bei der Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nach dem UVP-G 2000 gleichfalls keine Rechtsschutzlücke dahingehend besteht, dass etwa die Rechtsstellung einer ordnungsgemäß konstituierten Bürgerinitiative infolge der Durchführung eines vereinfachten Verfahrens zu Unrecht eingeschränkt wird. Es steht einer solchen Bürgerinitiative nämlich frei, auch im vereinfachten Verfahren geltend zu machen, dass die Voraussetzungen zur Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nicht gegeben sind und ein ordentliches Genehmigungsverfahren durchzuführen ist. Folglich konnte die Stückelung des Infrastrukturvorhabens nicht den Zweck verfolgen, ein ordentliches UVP-Verfahren zu vermeiden.

112 **III.** Zur erfolgten Projektabgrenzung ist hinsichtlich des vorliegenden Vorhabens im Hinblick auf einen etwaigen weiteren Ausbau der Westbahnstrecke in Richtung Marchtrenk ferner davon auszugehen, dass diese sachlich gerechtfertigt ist. Die belangte Behörde hat nämlich im angefochtenen Bescheid - unter Berufung auf die Aussagen des eisenbahntechnischen Sachverständigen Dipl.-Ing. M - in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen festgehalten, dass die Abgrenzung am Westende des gegenständlichen Vorhabens auf der Trennung des eisenbahntechnisch charakteristischen Bereichs Bahnhof mit der Verknüpfung der Westbahn, der Pyhrnbahn und der Linzer Lokalbahn zur freien Strecke beruht. Der eisenbahntechnische Sachverständige hat sich in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen auch mit dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten von Dipl.- Ing. Dr. W auseinandergesetzt und in diesem Zusammenhang nachvollziehbar und schlüssig darauf hingewiesen, dass dieses Gutachten annähernd drei Jahre vor der Einreichung des vorliegenden Vorhabens zur Genehmigung ausgearbeitet wurde. Weder in ihren Stellungnahmen vor der belangten Behörde noch im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof hat die Revisionswerberin näher dargelegt, warum die aus dem Jänner 2009 stammende Stellungnahme für das im Dezember 2011 zur Genehmigung eingereichte Vorhaben noch relevant sein soll. Zudem hat der eisenbahntechnische Sachverständige in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen festgehalten, dass das vorliegende Vorhaben auch für sich genommen verkehrswirksam sei.

113 Soweit die Revisionswerberin überdies auf das von ihr vorgelegte Gutachten von A verweist, ist zu berücksichtigen, dass sich dieses Gutachten zwar mit der Abgrenzung des Ausbaus befasst, jedoch im Wesentlichen davon ausgeht, dass infolge der Errichtung des Vorhabens bereits eine gewisse Vorentscheidung für eine etwaige weitere Linienführung getroffen wird. Damit wird aber nicht aufgezeigt, inwiefern die im vorliegenden Fall getroffene Abgrenzung unzulässig wäre, zumal sich in dem Gutachten keine Ausführungen finden, wonach die vorgenommene, im Wesentlichen auf der Unterscheidung zwischen dem Bahnhofsbereich und der freien Strecke beruhende Abgrenzung unsachlich wäre. Es wird auch nicht verkannt, dass im Falle eines in mehrere Teilabschnitte gegliederten Linienvorhabens die Verwirklichung eines Teilabschnitts Auswirkungen auf die in weiterer Folge vorzunehmende Trassenführung nach sich zieht. Bloß aus diesem Umstand kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass die vorgenommene Abgrenzung unsachlich erfolgt wäre. Zudem hat sich die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid mit der Frage der Trassenführung im zur Bewilligung eingereichten Streckenabschnitt befasst und ist - gleichfalls unter Bezugnahme auf die schlüssigen Ausführungen des eisenbahntechnischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen - zu dem Ergebnis gelangt, dass eine andere Trassenführung nicht möglich sei, wodurch für den weiterführenden Abschnitt in Richtung Wels die Ausgangslage vorgegeben sei. Auch vor diesem Hintergrund vermag der Verwaltungsgerichtshof keine Unschlüssigkeit der Beweiswürdigung der belangten Behörde zu erkennen, zumal auch in dem von der Revisionswerberin vorgelegten Gutachten von A eingeräumt wird, dass das vorliegende Vorhaben gesamthaft betrachtet ein in sich vollständiges und den anerkannten Regeln der Technik entsprechendes Eisenbahnprojekt darstellt.

114 Da die belangte Behörde somit im vorliegenden Fall zulässigerweise ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren durchgeführt hat, war nach § 24 Abs 9 UVP-G 2000 eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen und kein Umweltverträglichkeitsgutachten zu erstellen. Die falsche Zitierung des § 23b Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 im Spruch des angefochtenen Bescheides führt zu keiner Rechtswidrigkeit, weil die im Spruch genannte Bestimmung des § 23b Abs 2 UVP-G 2000 im vorliegenden Fall jedenfalls eine zutreffende Rechtsgrundlage für die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens bildet. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs belastet nämlich die teilweise unrichtige Zitierung der angewendeten Gesetzesbestimmungen für sich alleine den angefochtenen Bescheid noch nicht mit Rechtswidrigkeit (vgl etwa VwGH vom 14. März 1995, 92/07/0162). Im Übrigen hat die belangte Behörde sowohl im Kopf des angefochtenen Bescheides als auch in weiterer Folge in dessen Begründung nach Anführung der Rechtsgrundlagen § 23b Abs 2 UVP-G 2000 zitiert. Ausgehend davon steht es für den Verwaltungsgerichtshof außer Zweifel, dass die belangte Behörde den angefochtenen Bescheid auf diese

Bestimmung gestützt hat. Somit zeigt die Revisionswerberin mit diesem Revisionsgrund keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

6. Konkretisierung und Vollzugstauglichkeit der Auflagen

a. Vorbringen

115 Weiters bringt die Revisionswerberin vor, sie habe in ihrer Stellungnahme vom 29. Juni 2012 ausführlich darauf hingewiesen, dass trotz einzelner Auflagenvorschläge der Behördengutachter weiterhin ein beträchtliches Schutzdefizit gegenüber den gesetzlich gebotenen Erfordernissen bestünde. Die Auflage in Spruchpunkt III.2.6 betreffend das Verbot der Vermeidung kraftstoffbetriebener Baumaschinen, wenn nach dem Stand der Technik gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stünden, sei zu eng, weil der Projektwerberin durchaus zugemutet werden könne, sich im europäischen Raum um derartige strombetriebene Maschinen zu kümmern, zumal das Bauvorhaben ohnehin öffentlich ausgeschrieben werden müsse und daher Bieter aus dem gesamten EU-Raum zugelassen werden müssten. Beim Abfalllogistikkonzept habe eine Konkretisierung hinsichtlich der Fahrtrouten und Fahrfrequenzen gefehlt. Diesen Mangel habe die belangte Behörde durch die Vorschreibung betreffend Materialtransporte (Spruchpunkt III.2.2) nicht behoben. Diese Auflage sei zudem nicht vollzugstauglich, weil Materialtransporte demnach nur dann über die Bahn zu führen seien, wenn die Logistik es erlaube. Durch die Projektwerberin könne jederzeit behauptet werden, dass es die Logistik nicht erlaube, was von der belangten Behörde jedoch mangels konkreter Vorschreibung nicht nachgeprüft werden könne.

116 Spruchpunkt III.3.1, wonach die maximal zulässige lokale Emission von NO_x aus Dieseltraktion im gegenständlichen Streckenabschnitt auf 175 kg pro Tag im Jahresmittel zu beschränken sei, lasse nicht erkennen, wie die Einhaltung dieser Auflage überprüft werde. Es sei daher nicht sichergestellt, dass der Grenzwert dauerhaft eingehalten werde und notfalls zwangsweise gesichert sei. Die Wochenendausnahmen und Ausnahmen für Arbeiten zur Abend- und Nachtzeit (Spruchpunkt III.2.5) hätten stärker eingeschränkt werden müssen, indem Arbeiten an aufeinanderfolgenden Wochenenden nicht zulässig seien. Eine derartige Dauerbelastung über insgesamt praktisch drei Wochen - durchgehend bis zu 19 Tagen - erscheine keinesfalls genehmigungsfähig. Damit werde den Anrainern über einen durchgehenden Zeitraum von bis zu 19 Tagen Baulärm im Ausmaß von mehr als 65 dB wochentags nach 19.00 Uhr und vor 6.00 Uhr, am Samstagnachmittag sowie an Sonn- und Feiertagen zugemutet, was keinesfalls als zumutbar angesehen werden kann. Die belangte Behörde hätte hier, wie von der Revisionswerberin in ihrer Stellungnahme vom 29. Juni 2012 gefordert, konkretisierte, die lärmenden Bauarbeiten weiter einschränkende Zeitpläne vorschreiben müssen.

117 Die Vorschreibung der vom medizinischen Sachverständigen geforderten Vorsorgemaßnahmen gegen Gefährdungen durch elektromagnetische Felder betreffend die Gebäude Nr 35 und 51 sei unterblieben. Es hätte einer Einhausung und Abschirmung problematischer Abschnitte zur Begrenzung der Auswirkungen durch elektromagnetische Felder bedurft, was jedoch unterblieben sei. Die vom Sachverständigen vorgeschlagenen und zur Beweissicherung sowie zur begleitenden Kontrolle vorgeschriebenen Auflagen (Spruchpunkt III.4.1) seien, wie bereits in der Stellungnahme vom 29. Juni 2012 festgehalten worden sei, nicht vollzugstauglich und nicht ausreichend konkret. Insbesondere sei es nicht zulässig, eine Vorschreibung konkreter Auflagen durch Verweis auf die Einrichtung einer Bauombudsperson zu unterlassen. Es bleibe offen, in welcher Form eine Ombudsperson in die Bauabwicklung nachweislich zu integrieren sei, zudem fehle es an genauen Vorgaben für deren Tätigkeit. In Spruchpunkt III.2.3 werde zur Vermeidung der Staubentwicklung auf "entsprechende geeignete Maßnahmen" verwiesen, wobei offen bleibe, welche Maßnahmen gemeint seien, zumal sich die Konkretisierung nur auf den Bereich der befestigten Bauwege beziehe (Reinigung zB durchkehrmaschinen). Im Übrigen bleibe völlig offen, wie die Staubentwicklung vermieden werden solle, sodass diese Auflage auch nicht vollziehbar und somit nicht ausreichend sei.

b. Würdigung

118 i. Nach § 24f Abs 3 zweiter Satz UVP-G ist durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen - insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge - zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Der Verwaltungsgerichtshof hat in ständiger Rechtsprechung festgehalten, dass Auflagen, die als Nebenbestimmungen in den Spruch eines Bescheides aufgenommen werden, ausreichend bestimmt und aus sich selbst heraus vollziehbar sein müssen (vgl etwa VwGH vom 11. Dezember 2012, 2010/05/0097). Weiters ist zu beachten, dass die Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 von den Auflagen und Bedingungen, die in diesem Zusammenhang erteilt werden, nicht getrennt werden kann (VwGH vom 8. Juni 2005, 2004/03/0116).

119 Ob eine einem Bescheid beigefügte Auflage im Sinne des § 59 Abs 1 AVG ausreichend bestimmt ist, bemisst sich nach den Umständen des Einzelfalles. Die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen dürfen nicht überspannt werden. Eine Auflage ist nicht schon dann zu unbestimmt, wenn ihr Inhalt nicht für jedermann unmittelbar eindeutig erkennbar ist. Ausreichende Bestimmtheit einer Auflage ist dann anzunehmen, wenn ihr Inhalt für den Bescheidadressaten objektiv eindeutig erkennbar ist. Gleiches gilt, wenn die Umsetzung des Bescheides durch den Bescheidadressaten unter Heranziehung von Fachleuten zu erfolgen hat, und für diese Fachleute der Inhalt der Auflage objektiv eindeutig erkennbar ist. Dies gilt nicht bloß für den durch die Auflage belasteten Konsensträger, sondern auch für die Partei, deren Rechte durch die Auflage geschützt werden sollen.

Auch hinsichtlich einer solchen Partei widerspricht die Formulierung einer Auflage dem zuvor umschriebenen Bestimmtheitsgebot nur dann, wenn ihr Inhalt auch unter Beiziehung eines Fachkundigen nicht verlässlich ermittelt werden kann (VwGH vom 20. November 2014, 2011/07/0244).

120 **ii.** Nach der von der Revisionswerberin beanstandeten Auflage in Spruchpunkt III.2.2 sind, wenn es die Logistik erlaube, Materialtransporte über die Bahn zu führen. Es seien zumindest die projektgemäß vorgesehenen 110.000 Tonnen Material, insbesondere bestehend aus den Hauptbaumassen Abtrag von Gleisschotter, Erdaushub, Errichtung Unterbau, Bodenstabilisierung, Frostschuttschicht, Tragschicht, Grabenaushub für Drainagen, Filterkiesschüttung für Drainagen, Vorschotterung und Restschotterung mit der Bahn aus dem Baufeld abzw anzutransportieren. Sämtliche Materialtransporte seien zu dokumentieren, diese Aufzeichnungen aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.

121 Ausgehend davon geht die Befürchtung der Revisionswerberin, dass die belangte Behörde den vorgeschriebenen Abtransport von Material mit der Bahn mangels konkreter Vorschreibung nicht nachprüfen könne, weil die Mitbeteiligte jederzeit behaupten könne, dass es die Logistik nicht erlaube, fehl. Die belangte Behörde hat der Mitbeteiligten nämlich ohnehin vorgeschrieben, dass sämtliche Materialtransporte zu dokumentieren, diese Aufzeichnungen aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen sind, womit eine umfassende Überprüfung der Einhaltung dieser Auflage durch die belangte Behörde gewährleistet ist. Im Verfahren sind auch keine Hinweise hervorgekommen, wonach eine Konkretisierung der Fahrtrouten und Fahrfrequenzen erforderlich wäre, um schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zu verhindern oder zu verringern.

122 **iii.** Zweitens rügt die Revisionswerberin die in Spruchpunkt III.2.5 enthaltene Auflage, wonach lärmende Bauarbeiten (? 65 dB), die zwischen 19.00 und 6.00 Uhr, am Samstag Nachmittag oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssten, mindestens vier Wochen vor Beginn (mit Begründung, Zeitpunkt und Dauer) den betroffenen Anrainern schriftlich anzukündigen seien. Diese Bauarbeiten dürften sich bei den jeweils betroffenen unmittelbaren Anrainern maximal über zwei aufeinanderfolgende Wochenenden erstrecken. Die Durchführung von Bauarbeiten außerhalb der regulären Arbeitszeiten und die rechtzeitige Verständigung der Anrainer darüber seien zu dokumentieren, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

123 In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wird festgehalten, dass die Beschränkung ausnahmsweiser Arbeiten während der Nachtzeit und am Wochenende (zB für durchgehende Betonarbeiten oder Arbeiten an befahrenen Bestandsgleisen) näher zu spezifizieren oder in Auflagen des lärmtechnischen Sachverständigen in dem Sinn aufzunehmen sei, dass sie der Minimierung der Gesamtbauzeit im Sinne eines bestmöglichen Anrainerschutzes dienen, ohne die Ruhezeiten der Anrainer während der Bauzeit wesentlich zu beschneiden. Erforderlich sei jedenfalls eine rechtzeitige Ankündigung lärmender Bauarbeiten (? 65 dB), die abends oder nachts (19.00 bis 6.00 Uhr), am Samstag Nachmittag oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssten. Dabei werde empfohlen, Einvernehmen mit den betroffenen Anrainern - die bei einer fortschreitenden Baustelle jeweils andere seien - herzustellen und dabei zwischen dem Wunsch nach Verkürzung der Gesamtbauzeit des jeweiligen Bauabschnitts und dem Wunsch nach der uneingeschränkten Einhaltung erforderlicher Ruhezeiten einen gangbaren Kompromiss zu finden.

124 In der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde präzisierte die Mitbeteiligte, dass die Bauarbeiten grundsätzlich in der Regelarbeitszeit von Montag bis Freitag durchgeführt würden. Die Regelarbeitszeit werde vor Baubeginn mit dem bauausführenden Unternehmen festgelegt (ca 7.00 bis 17.00 Uhr). Für Arbeiten, die nur im Zuge einer Gleissperre durchgeführt werden könnten, sei es betriebsbedingt fallweise erforderlich, diese an Wochenenden durchzuführen. Aufgrund der vorliegenden Bauphasenplanung und auf Basis des derzeitigen Fahrplans werde dies voraussichtlich an 17 Wochenenden der Fall sein. Während dieser Gleissperren (von Freitag ca 20.00 Uhr bis Montag ca 4.30 Uhr) würden umfangreiche, jedoch wenig lärmintensive Bauarbeiten in mehreren Schichten durchgeführt, um den betrieblich vorgegebenen Rahmen einhalten zu können. Lärmintensive Arbeiten würden grundsätzlich, so weit möglich, in der Regelarbeitszeit durchgeführt und seien im Allgemeinen nur von kurzer Dauer (höchstens mehrere Tage). An ca 14 Wochenenden würden Gleisabtrags- und Gleisverlegearbeiten mit Portalkran, Gleisbagger, Weichenkran und Gleisstopfmaschine durchgeführt; an ca sieben Wochenenden würden Hilfsbrücken und Spundwände mit Gleiskran, Rammen und Hydraulikbagger eingebaut.

125 Die im konkreten Zusammenhang zu beurteilende, aus den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens resultierenden Lärmimmissionen unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der SchIV, weil, wie sich aus § 1 Abs 1 SchIV ergibt, die Verordnung nur hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) gilt (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Die Zumutbarkeit der aus dem Baulärm resultierenden Immissionen ist vielmehr anhand des Maßstabs des § 77 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 zu beurteilen, wonach erheblich ist, wie sich die durch die Bauarbeiten verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es sich bei der Beurteilung eines Sachverhalts daraufhin, ob eine Gefährdung der Nachbarn vorliegt, ebenso wie bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn um die Lösung einer Rechtsfrage handelt. Das Ergebnis der Beweisaufnahme durch Sachverständige bildet lediglich ein Element des für die Erlassung des Bescheides maßgebenden Sachverhalts (VwGH vom 21. Dezember 1993, 91/04/0209). Ausgehend davon ist die

auf die angeführten schlüssigen sachverständigen Ausführungen gestützte Beurteilung der belangten Behörde, dass die Zeiträume, in denen die Anrainer durchgehend dem Baulärm ausgesetzt sind, als zumutbar erscheinen, nicht als rechtswidrig zu erkennen.

126 **iv.** Drittens kritisiert die Revisionswerberin, dass die vom Sachverständigen vorgeschlagenen und zur Beweissicherung sowie zur begleitenden Kontrolle vorgeschriebenen, in Spruchpunkt III.4.1 enthaltenen Auflagen nicht vollzugstauglich und nicht ausreichend konkret seien. Die belangte Behörde hat in Spruchpunkt III.4.1.3 des angefochtenen Bescheides vorgeschrieben, dass - wie in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführt - eine Ansprechperson (Bauombudsperson) und eine ökologische Bauaufsicht zu bestellen seien. Die Kontaktdaten der vorgesehenen Bauombudsperson sowie der Bauaufsichten seien mit Beginn der Bauarbeiten der Behörde bekanntzugeben. Die Kontaktdaten der Bauombudsperson seien zusätzlich an den Baustellen gut sichtbar zu veröffentlichen. Die Bauombudsperson habe den Eingang sämtlicher Eingaben und Beschwerden sowie deren Erledigungen zu dokumentieren. Diese Aufzeichnungen seien aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Spruchpunkt III.4.1.4 sehe darüber hinaus vor, dass während der Bauphase für die richtige und nachvollziehbare Zuordnung der anfallenden Abfallströme eine abfallchemische Bauaufsicht durch ein akkreditiertes Büro zu bestellen sei. Die Bauombudsperson sei nach Spruchpunkt III.4.1.5 in die Überwachung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen des Baustellenlogistikkonzepts, in die Koordination zwischen Bauunternehmen und Bauträger und in die Information der Anrainer nachweislich zu integrieren. Die diesbezüglichen Aufzeichnungen seien aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

127 Die Bestellung einer Ansprechperson, Kontakt- oder Beschwerdestelle und deren Einbeziehung in die Bauaufsicht dient ua dazu, während der Bauphase die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte schnellstmöglich wieder sicherzustellen und Belastungen der Nachbarn hintanzuhalten, wenn während der Bauphase Grenzwerte überschritten werden, deren Umfang und Ausmaß zum Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht absehbar sind. In diesen Fällen steht es der Behörde frei, die nähere Konkretisierung von Maßnahmen nicht schon im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung als Auflage vorzuschreiben, sondern im Rahmen ihrer Koordinationsbefugnis ergänzend zu bestimmten Grenzwerten eine Anordnung zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus in den Bescheid aufzunehmen und den Projektwerber zu verpflichten, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung der Ansprechperson, Kontakt- oder Beschwerdestelle zu treffen (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Auf dem Boden dieser Rechtsprechung geht die Behauptung der Revisionswerberin, es sei nicht zulässig, eine Vorschreibung konkreter Auflagen durch Verweis auf die Einrichtung einer Bauombudsperson zu unterlassen, fehl. Für den Verwaltungsgerichtshof ist nicht erkennbar, inwiefern offen bliebe, in welcher Form die Bauombudsperson in die Bauabwicklung zu integrieren sei, und welche Vorgaben für dessen Tätigkeit fehlten.

128 **v.** Viertens beanstandet die Revisionswerberin die in Spruchpunkt III.2.3 enthaltene Auflage, wonach in der Bauausführung dem Stand der Technik entsprechende geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Staubeentwicklung im Bereich der befestigten Bauwege durch mechanische Reinigung (zB Kehrrmaschinen) zu treffen seien.

129 Es ist nicht Aufgabe der Behörde im UVP-Verfahren, bei der Aufnahme von Auflagen in den Genehmigungsbescheid einem sachkundigen Projektwerber alle technischen Maßnahmen im Detail vorzuschreiben. Wenn aber aufgrund von Gefahren für die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn, drohenden Belastungen für die Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen oder unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 besondere Maßnahmen erforderlich sind, dann ist sicherzustellen, dass der Projektwerber ohne neuerliche eigene Nachforschungen in der Lage ist, die bestehenden Gefahren, Belastungen und Belästigungen und die zu deren Abwendung nach dem Ergebnis des UVP-Verfahrens erforderlichen Maßnahmen zu erkennen (vgl zu Bauvorhaben in diesem Sinne etwa VwGH vom 25. Jänner 2000, 99/05/0154, VwGH vom 15. Mai 2014, 2012/05/0148). Dies kann aber nur durch die Aufnahme entsprechend präziser Auflagen bzw Bedingungen in den Genehmigungsbescheid sichergestellt werden. Diese Auflagen müssen insoweit ausreichend bestimmt sein, dass sie gegebenenfalls auch vollstreckt werden können. Nach der Rechtsprechung kann zwar die Formulierung, dass ein bestimmtes Ergebnis durch "geeignete Maßnahmen" sicherzustellen sei, für sich genommen ebenso wenig als ausreichend präzise erkannt werden wie etwa eine Auflage, wonach "sachgemäß und fachgemäß" zu arbeiten sei (vgl nochmals zu Bauvorhaben VwGH vom 25. Jänner 2000, 99/05/0154). Allerdings entspricht es der für eine fachkundige Person erforderlichen Präzisierung, wenn die belangte Behörde der Mitbeteiligten vorgeschrieben hat, "dem Stand der Technik entsprechende" geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Staubeentwicklung" zu treffen, wobei ohnehin Kehrrmaschinen als Maßnahmenbeispiel genannt werden.

7. Gutachten nach § 31a EISbG

a. Vorbringen

130 Die Revisionswerberin bringt vor, dass nach § 31a Abs 2 Z 5 EISbG das nach dieser Gesetzesbestimmung vorzulegende Gutachten von natürlichen Personen erstellt werden müsse, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidigt seien. Zu diesen Personen enthalte das EISbG selbst keine gesetzliche Grundlage für eine allgemeine Beeidigung. Für die Auslegung dieses Begriffs sei daher auf die

einschlägige allgemeine Regelung des Sachverständigen- und Dolmetschergesetzes (SDG) zurückzugreifen, wonach allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige nach § 5 zu beeiden und nach § 2 in die elektronische Liste der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen und Dolmetscher (Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste) einzutragen seien. Gegenständlich sei das Gutachten nach § 31a EisbG ua von Univ.-Prof. Dr. W und Dipl.-Ing. F erstellt worden. Beide würden im Gutachten als nach § 31a Abs 2 Z 5 EisbG "allgemein beeidete Sachverständige" ausgewiesen. Recherchen der Revisionswerberin hätten jedoch ergeben, dass sich keine der beiden Personen, wie es § 31a Abs 2 Z 5 EisbG iVm den zitierten Bestimmungen des SDG fordern, in der unter <http://www.sdgliste.justiz.gv.at> abrufbaren elektronischen Liste der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen und Dolmetscher befänden. Es wäre die Pflicht der Mitbeteiligten gewesen, nachzuweisen, dass die beigezogenen Personen die Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisbG erfüllten. Die belangte Behörde habe es unterlassen, im angefochtenen Bescheid nachvollziehbar darzustellen, dass die genannten Sachverständigen die von § 31a Abs 2 EisbG geforderten Qualifikationen erfüllten.

b. Würdigung

131 Nach § 31a Abs 1 zweiter Satz EisbG sind dem Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten von Sachverständigen beizugeben, letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht (vgl dazu und zum Folgenden VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits festgehalten hat, regelt § 31a Abs 2 EisbG detailliert und abschließend, welche Einrichtungen oder Personen mit der Erstellung des vom jeweiligen Projektwerber beizubringenden Gutachtens beauftragt werden dürfen. Als Sachverständige gemäß Abs 1 gelten nach § 31a Abs 2 EisbG und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, welche die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen: Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes (Z 1);

akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung (Z 2);

Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse (Z 3); Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete (Z 4); und natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind (Z 5).

132 Personen und Einrichtungen, welche die in § 31a Abs 2 EisbG genannten Vorgaben nicht erfüllen, dürfen vom Projektwerber mit der Erstellung des Gutachtens nicht beauftragt werden. Hierbei obliegt es dem jeweiligen Projektwerber nachzuweisen, dass die beigezogenen Einrichtungen oder Personen diese Voraussetzungen erfüllen. Ferner dürfen mit der Erstellung des Gutachtens nur solche Sachverständige beauftragt werden, die - neben der Erfüllung einer der in § 31a Abs 2 Z 1 bis 5 EisbG normierten Voraussetzungen - nicht mit der Planung des eisenbahnrechtlichen Bauvorhabens betraut waren, und es dürfen auch nicht sonstige Umstände vorliegen, die deren Fachkunde oder Unbefangenheit in Zweifel ziehen (VwGH vom 17. November 2015, Ra 2015/03/0058). Der Nachweis, wonach eine Person die Voraussetzungen des § 31a Abs 2 Z 5 EisbG erfüllen würde, kann etwa durch den bloßen Hinweis in einer Stellungnahme des Projektwerbers, wonach der Sachverständige von der Behörde zu einem früheren Zeitpunkt für das Fachgebiet "Eisenbahnbetrieb" allgemein beeidet worden sei, nicht ersetzt werden (VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160).

133 Für die in § 31a Abs 2 Z 5 EisbG genannten natürlichen Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind, enthält das EisbG keine gesetzliche Grundlage zur allgemeinen Beeidigung. Bei der Anwendung dieser Bestimmung ist daher auf § 2 Abs 1 SDG zurückzugreifen, wonach die allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen von den Präsidenten der Landesgerichte als Zertifizierungsstellen in die elektronische Liste der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen und Dolmetscher (Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste) einzutragen sind.

134 Im vorliegenden Fall hat die belangte Behörde keinerlei Feststellungen dazu getroffen, ob die von der Mitbeteiligten mit der Erstellung des eisenbahntechnischen Gutachtens nach § 31a Abs 1 EisbG beauftragten Sachverständigen - Univ.-Prof. Dr. W und Dipl.-Ing. F - die Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisbG erfüllen. Solche Feststellungen wären aber erforderlich gewesen, um beurteilen zu können, ob im Revisionsfall den von § 31a Abs 2 leg cit geforderten Voraussetzungen entsprochen wurde. Insofern erweisen sich die Ausführungen der Behörde daher als nicht nachvollziehbar.

C. Durchführung einer mündlichen Verhandlung 135 Im vorliegenden Fall haben sowohl die Revisionswerberin

als auch die Mitbeteiligte die Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof beantragt.

136 Nach § 39 Abs 1 Z 1 VwGG hat der Verwaltungsgerichtshof über eine Revision nach Abschluss des Vorverfahrens eine Verhandlung durchzuführen, wenn der Revisionswerber innerhalb der Revisionsfrist oder

eine andere Partei innerhalb der Frist zur Erstattung der Revisionsbeantwortung die Durchführung der Verhandlung beantragt hat. Ein solcher Antrag kann nur mit der Zustimmung der anderen Parteien zurückgezogen werden. Der Verwaltungsgerichtshof kann jedoch nach § 39 Abs 2 VwGG ungeachtet eines Parteiantrags ua dann von einer Verhandlung absehen, wenn das angefochtene Erkenntnis oder der angefochtene Beschluss nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufzuheben ist (Z 4) oder wenn die Schriftsätze der Parteien und die Akten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt und einem Entfall der Verhandlung weder Art 6 Abs 1 EMRK, noch Art 47 GRC entgegenstehen (Z 6).

137 Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat (mit Blick auf Art 6 EMRK) die Auffassung vertreten, dass die Durchführung einer mündlichen Verhandlung nicht geboten ist, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen nicht bestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann. Die Behörden können dabei auch Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie berücksichtigen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen (EGMR vom 18. Juli 2013, *Schädler-Eberle gg Liechtenstein*, Nr 56.422/09, Tz 97 ff; vgl ferner VwGH vom 21. April 2015, Ra 2015/09/0009, VwGH vom 13. September 2016, Ra 2016/03/0085, mwH). In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass es dem Verwaltungsgerichtshof jedenfalls außerhalb des Anwendungsbereiches des § 42 Abs 4 VwGG grundsätzlich verwehrt ist, in der von der Verwaltungsbehörde behandelten Sache anstelle der Behörde eine Beweisaufnahme nachzuholen und in Ergänzung des Ermittlungsverfahrens zur Feststellung des Sachverhalts selbst Beweise aufzunehmen. Weiters steht auch im gegebenen Fall im fortgesetzten Verfahren gegen die neuerliche Entscheidung der belangten Behörde ohnehin die Beschwerde an das zuständige Verwaltungsgericht - ein Tribunal im Sinne des Art 6 EMRK - offen, das im Grunde des § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen hat (vgl dazu VwGH vom 9. September 2015, 2013/03/0120).

IV. Ergebnis

A. Das angefochtene Erkenntnis war aus den angeführten Gründen gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG wegen der prävalierenden Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufzuheben. Daher war es entbehrlich, auf das weitere Vorbringen der Revision einzugehen.

B. Von der Durchführung der beantragten mündlichen Verhandlung wird gemäß § 39 Abs 2 Z 4 und Z 6 VwGG abgesehen. **C.** Der Spruch über den Aufwandsersatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsersatzverordnung 2014.

Wien, am 20. Dezember 2016