



Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter sowie Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision des E S in L, vertreten durch die Rechtsanwälte Mandl GmbH in 6800 Feldkirch, Churerstraße 3/II, gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. März 2019, W113 2195154-1/27E, betreffend eine eisenbahnrechtliche Genehmigung nach dem UVP-G 2000 (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Vorarlberger Landesregierung; mitbeteiligte Parteien: 1. Ö AG in V, vertreten durch die Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Schottenring 12, 2. Marktgemeinde L, vertreten durch die Summer Schertler Kaufmann Droop Lerch Rechtsanwälte GmbH in 6900 Bregenz, Kirchstraße 4, 3. Marktgemeinde H in H, 4. Marktgemeinde Lu in Lu, 5. Gemeinde Hö in Hö, und 6. Gemeinde F in F), den **Beschluss** gefasst:

Die Revision wird zurückgewiesen.

Der Revisionswerber hat der erst- und der zweitmitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von jeweils € 553,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung:

1 **I. Gegenstand**

2 **A.** Mit Bescheid der belangten Behörde vom 1. März 2018 wurde dem Antrag der erstmitbeteiligten Partei auf Genehmigung des Vorhabens „Nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung des Streckenabschnitts Lustenau-Lauterach“ unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen gemäß § 17 iVm § 24f, § 39 Abs. 1 sowie Anhang 1 Z 10 lit. a UVP-G 2000 stattgegeben.

3 Hinsichtlich der im vorliegenden Fall maßgeblichen Fachbereiche enthält der Spruch des erstinstanzlichen Bescheides folgende, hier relevante Nebenbestimmungen:

„Schalltechnik:



Bauphase:

1. Mit Baubeginn sind durch ein Baustellen- und Konfliktmanagement mit aktiver Bevölkerungsinformation die Nachbarn über Beeinträchtigungen, über den aktuellen Bauablauf und über die zeitlichen sowie räumlichen Auswirkungen in Kenntnis zu setzen (Informationsveranstaltungen, Internetplattform, Kummernummer, Sprechzeiten etc.).

a) Eine in den Bauzeiten erreichbare Ansprechstelle ist mit Namen, Telefonnummer, E-Mail Adresse etc. zu veröffentlichen.

b) Eine in den Baubetriebszeiten erreichbare verantwortliche Person mit Vertretung ist zu benennen, welche allfällige Vorbringen ohne Verzug prüfen kann und die Befugnis erhält auch entsprechende Anweisungen gegenüber den Bauausführenden zu erteilen.

2. Die Baustelle ist hinsichtlich der aktuellen Geräuschauswirkungen zu überwachen und es ist wie im Bericht ausgeführt stichprobenartig ein Lärmmonitoring durchzuführen. Darüber hinaus sind jedenfalls am Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten, wie Abbrucharbeiten mit Hydraulikhammer, Baugruben und Fundamentarbeiten durch Rütteln oder Rammen, Gleisverlegearbeiten mit Schnellumbauzug etc., soweit nicht konkrete Nachweise über die Geräuschemission der eingesetzten Baugeräte vorgelegt werden, diese hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen durch Schallpegelmessungen an der Baustelle im Rahmen des Lärmmonitoring zu überprüfen. Werden die in dieser UVP festgelegten schalltechnischen Rahmenbedingungen überschritten, sind geeignete zusätzliche lärm mindernde Maßnahmen zu treffen.

3. All jene Arten von Baumaschinen, für welche in den Vorschriften BGBl. II Nr 249/2001 idgF Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen schalltechnische Grenzwerte festgelegt sind, dürfen nur Verwendung finden, wenn sie den Anforderungen der Stufe II nach dieser Verordnung entsprechen.

4. Ein Bautagebuch mit Eintrag der wesentlichen Baugebiete, Bauzeiten und insbesondere jener mit Einsatz der lärmintensiven Baugeräte, Beschwerden, der zu Beseitigung getroffenen Maßnahmen etc. ist zu führen. Darin sind auch Berichte und Ergebnisse aus dem Lärmmonitoring abzulegen. In das Bautagebuch ist der Behörde auf Verlangen Einsicht zu gewähren.

Betriebsphase:

1. Mit Einbeziehung der projektgemäß umgesetzten und den objektseitig angebotenen Schallschutzmaßnahmen ist in der zukünftigen Betriebsführung bei der Festlegung des Betriebsprogrammes und beim Einsatz von Wagenmaterial die Einhaltung der diesem UVP-Verfahren zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte sicherzustellen. Dies hat durch eine netzbetreiberseitig,



nach dem Stand der Technik abzuhandelnde, nähere Prüfung der bei den Nachbarn einwirkenden Immissionspegel zu erfolgen. Diese ist spätestens dann durchzuführen, wenn für den geradlinigen Abschnitt zwischen Hard und Lauterach in Anlehnung an die zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung angewendeten Vorschriften und Methoden der Umgebungslärmgesetzgebung und gestützt auf eine Jahresbetrachtung analog dem Nachtlärminde (Gesamtverkehr durch 365 Tage dividiert) die Bemessungsgröße des äquivalenten, längenbezogenen Schalleistungspegels den Wert von 86,3 dB (ohne Schienenbonus und andere einzubeziehende Anpassungswerte eingerechnet) übersteigt, also 1,5 dB unter dem bei der Projektierung angewendeten Zahlenwert der Emission zu liegen kommt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse einer durchgeführten Immissionsprüfung im Sinne dieser Auflage ist der Behörde zu übermitteln.

2. Im Abschnitt des eingereichten Vorhabens sind zusätzlich zu den Maßnahmen nach SchIV auch jene Wohngebäude in die Förderung der objektseitigen Maßnahmen einzubeziehen, bei welchen im Nachtzeitraum die Immissionen durch Schienenverkehrslärm einen Beurteilungspegel von 50 dB oder mehr aufweisen und zusätzlich eine vorhabenbedingte Immissionserhöhung von mehr als 1,0 dB prognostiziert ist. Grundlage hierfür ist die von der Ö AG eingereichte Liste „Berechnung zu Auflage 7 UVP.pdf“.

3. Im Wege der Detailplanung sind zusätzliche bauliche Maßnahmen im Bereich des Haltestellengebäudes Hard/Fußach in der Weise umzusetzen, dass einerseits schallabsorbierend ausgeführte Decken und Wände eingebaut und derzeit laut den Plänen vorhandene personenverkehrsbedingte, frei von Schall durchstrahlte Bereiche in Richtung zu den nächstgelegenen Nachbargebäuden verkleinert werden.

4. Die anzubietenden Förderungen für objektseitige Schallschutzmaßnahmen bei Gebäuden, die Grenzwertüberschreitungen nach SchIV aufweisen oder gemäß Auflage 2. (Betriebsphase) zusätzlich mit zu berücksichtigen sind, sind an die Vorgaben der DB-SchIV (BMVIT vom 01.01.2006, GZ. BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005), insbesondere hinsichtlich der Mindestanforderungen für Fenster zu binden. Für die schalltechnische Dimensionierung der geänderten Außenbauteile muss ergänzend zur ÖNORM B 8115, soweit sich weiterreichende Anforderungen ergeben, auf die in Vorarlberg verbindlichen baurechtlichen Vorgaben der OIB RL 5 unmittelbar hingewiesen und diese eingehalten werden.

Humanmedizin:

1. In puncto lärmintensive Bautätigkeiten (s. schalltechnisches Gutachten, S.8) sind, wenn hinsichtlich Ressourcenverbrauch und Zeitaufwand vergleichbare Arbeitstechniken zur Verfügung stehen, weniger lärmintensive



Arbeitstechniken (z.B. Vibrieren/Bohren anstatt Rammen) anzuwenden. Ein entsprechendes Konzept ist der Behörde zeitgerecht vor Baubeginn vorzulegen.

2. Von der Antragstellerin ist vor Baubeginn zu präzisieren und schriftlich in einem Konzept festzuhalten, welche lärm mindernden Maßnahmen bei Überschreitungen der im Monitoring festgestellten Lärm-Immissionen in der Bauphase vorgesehen sind. Dieses Konzept ist der Behörde zeitgerecht vor Baubeginn vorzulegen.

3. Die lärmintensiven Bautätigkeiten sind soweit möglich am Tage in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr auszuführen. Dabei ist eine Mittagspause von 12:00 - 13:00 Uhr einzuhalten.

4. Wenn es die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes und der Baustellenabwicklung erfordern sowie alternative lärmarme Bauverfahren geprüft wurden und nicht verhältnismäßig sind, können lärmintensive Bauarbeiten auch in den Abend- und Nachtzeiträumen erfolgen. Es ist dann aber zu gewährleisten, dass in den Abschnitten der von erhöhten Baulärmeinwirkungen betroffenen Nachbarn lärmintensive Bauarbeiten nur bis Mitternacht durchgeführt werden oder spätestens nach zwei aufeinander folgenden Abenden/Nächten zwei Abend- und Nachtzeiträume anschließen, über welche die Geräuschimmissionen der allgemeinen Bautätigkeiten Beurteilungspegel entsprechend der nachstehenden Tabelle unterschreiten.

5. Ein Zeitplan über die in den Abend- und Nachtzeiträumen geplanten lärmintensiven Bautätigkeiten ist vor Beginn der jeweiligen Bauphasen an die UVP-Behörde zu übermitteln und die Nachbarn sind mindestens eine Woche vor Ausführungsbeginn mit geeigneten Mitteln (z.B. Flugblätter, Postwurfsendungen) zu informieren. Hierbei ist auch anzuführen, dass es zu kumulativen Effekten durch Lärm und Vibration kommen kann.

6. Bei allen Gebäudeöffnungen, bei denen es in der Betriebsphase zu einer Überschreitung der 55 dB-Grenze in der Nacht kommt, sind den betroffenen Eigentümern nachweislich passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutz-fenster) anzubieten. Dies unabhängig davon, in welchem Jahre das Gebäude errichtet worden ist und unabhängig davon, ob es, verglichen mit der virtuellen Null- Variante 2025+, zu einer rechnerischen Verbesserung gekommen wäre. Diese Auflage gilt auch für Gebäudeöffnungen in Obergeschossen, wenn die Untergeschosse von der zu errichtenden Lärmschutzwand profitieren.

7. Die Auflage 2 des schalltechnischen Amtssachverständigen zur Betriebsphase ist zu erfüllen.

Erschütterungstechnik:

1. In der Betriebsphase sind Messungen der Erschütterung durchzuführen. Werden höhere Werte als die berechneten gemessen und führt dies zu einer



Überschreitung der kritischen Weckschwelle von 14,3 mm/s² in der Nacht, so sind Maßnahmen - einzeln oder in Kombination - zu ergreifen, sodass die kritische Weckschwelle jedenfalls nicht überschritten wird. Mögliche Maßnahmen sind eine dauerhafte Reduktion der nächtlichen Fahrtgeschwindigkeit (von 22.00 bis 06.00) der vorbeifahrenden Züge, Spundwände, Unterschottermatten, gesohlte Schwellen, Änderungen am fahrenden Material, etc.“

- 4 **B.** Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde des Revisionswerbers als unbegründet ab und erachtete eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof für unzulässig.
- 5 Begründend führte es - soweit vorliegend relevant - aus, dass sich im Beschwerdeverfahren entgegen dem Beschwerdevorbringen keine Hinweise auf eine Befangenheit der S GmbH bzw. DI St oder Anhaltspunkte dafür, dass eine unparteiische Begutachtung durch diese nicht vorliege, ergeben hätten. Die von der belangten Behörde im Verfahren als Sachverständige für Eisenbahnbetrieb und konstruktiven Ingenieurbau bestellte S GmbH bzw. DI St seien von der erstmitbeteiligten Partei im Zeitraum 2016 bis 2018 15 Mal beauftragt worden, ein Gutachten gemäß § 31a EisbG zu erstellen. Gleichzeitig seien 68 Gutachten für das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und vier Gutachten für Andere erstellt worden. Auf die erstmitbeteiligte Partei entfalle daher ein prozentualer Anteil der Sachverständigentätigkeit in Höhe von 32,5 % (2016) und 27,5 % (2018). Im Beschwerdeverfahren sei DI St ad personam als nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb bestellt worden.

In rechtlicher Hinsicht führte das BVwG aus, jeder Vorwurf der Befangenheit habe nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Entscheidungsträgers in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken könnten, dass eine parteiische Entscheidung möglich sei. Die Beschwerde lasse ein Vorbringen derartiger konkreter Hinweise missen. Übrig bleibe die Behauptung, der Sachverständige werde von der erstmitbeteiligten Partei finanziell dotiert bzw. sei sogar finanziell von dieser abhängig. Aus der festgestellten Auftragslage sei eine



finanzielle Abhängigkeit nicht abzuleiten und es ergebe sich daraus kein Anhaltspunkt für eine finanzielle Abhängigkeit. Auch sei eine Befangenheit alleine aus dem Grund einer vergangenen Tätigkeit als § 31a-Gutachter nach dem EibG für die erstmitbeteiligte Partei nicht anzunehmen, weil § 31a EibG voraussetze, dass nur unabhängige und fachkundige Stellen für die Erstellung eines Gutachtens nach dieser Bestimmung beauftragt werden könnten. Ebenso fehle ein konkretes Vorbringen des Revisionswerbers hinsichtlich einer mangelnden Fachkunde.

- 6 Zum Fachbereich Eisenbahnbetrieb stellte das BVwG ferner fest, dass das Vorhaben „Nahverkehrsgerechter Ausbau und Attraktivierung des Streckenabschnittes Lustenau-Lauterach“ gemäß der Projektbeschreibung vor allem der Attraktivierung des Nahverkehrs auf der Eisenbahnstrecke zwischen St. Margrethen (CH) und Lauterach diene. Wesentliche Elemente des Vorhabens seien eine Takterhöhung im Regionalverkehr St. Margrethen-Bregenz, ein Zweistudentakt im Fernverkehr Zürich-St. Gallen-Bregenz-Lindau-München, eine Fahrzeitverkürzung auf 30 Min. zwischen St. Gallen und Bregenz und der Umbau der Haltestelle Hard/Fußach sowie der Neubau der Haltestelle Lauterach-West. Kernpunkt des Vorhabens sei die Zulegung eines zweiten Gleises auf der bestehenden Strecke zwischen Lauterach und Hard/Fußach. Dies ermögliche die Verdichtung von Zügen auf der Strecke und damit eine Verdichtung des Regionalverkehrs. Die Strecke St. Margrethen-Lauterach stelle eine wichtige Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz dar und sei Teil des Europäischen Fernverkehrsnetzes zwischen Zürich und München.

Nach Darlegung der Vor- und Nachteile der Nullvariante und Ausführungen zur Alternativenprüfung gemäß § 6 Abs. 2 UVP-G 2000 stellte das BVwG fest, dass die maximale theoretische Kapazität der derzeitigen, eingleisigen Strecke sechs Züge/h betrage. Die theoretische Kapazität werde jedoch niemals für den realen Betrieb herangezogen, da die Betriebsqualität dabei schlecht sei. Die prognostizierte Verkehrsfrequenz der beantragten Strecke betrage 6,7 Züge bzw. 7,5 Züge/h inkl. Nahverkehrszüge St. Margrethen-Dornbirn.



Die Behauptung des Revisionswerbers, der Halbstundentakt sei bereits jetzt möglich, entspreche damit nicht den Tatsachen. Der Sachverständige für Eisenbahnbetrieb habe in seinem Gutachten den Vergleich zwischen der theoretisch möglichen Kapazität der Bestandsstrecke mit der nach dem Betriebsprogramm 2025+ prognostizierten Kapazität angestellt und dargelegt, dass ohne Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach 145 Züge in 24 Stunden fahren könnten. Dies entspreche einer theoretischen Kapazität mit ausreichender bzw. schlechter Betriebsqualität von sechs Zügen/h. Bei 77 Zügen in 24 Stunden spreche man von einer „realen Kapazität“ mit sehr guter Betriebsqualität. Dies entspreche 3,2 Zügen/h. Mit Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach Süd könnten 115 Züge in 24 Stunden fahren. Der maßgebliche Zeitraum der Beurteilung sei jedoch die Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 19 Uhr mit 87 Zügen in 13 Stunden, was 6,7 Zügen/h entspreche. Die „reale Kapazität“ liege bei 96 Zügen pro Tag; dies entspreche 7,4 Zügen/h. Mit Ausbau im Abschnitt Lustenau-Lauterach Süd inklusive Nahverkehrszüge St. Margrethen-Dornbirn könnten 131 Züge in 24 Stunden fahren. Der maßgebliche Zeitraum der Beurteilung sei jedoch die Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 19 Uhr mit 97 Zügen in 13 Stunden, das entspreche 7,5 Zügen/h. 7,5 Züge/h entsprächen der „realen Kapazität“ mit sehr guter Betriebsqualität. Die theoretische Kapazität mit ausreichender bzw. schlechter Betriebsqualität liege bei zehn Zügen/h. Mit einer theoretischen Kapazität mit schlechter Betriebsqualität von sechs Zügen/h könne das Ziel des Betriebsprogrammes 2025+ von 6,7 Zügen/h bzw. das Betriebsprogramm Sensitivitätsanalyse 2025+ (inklusive Nahverkehrszüge St. Margrethen-Dornbirn) von 7,5 Zügen/h nicht erreicht werden. Die theoretische Kapazität ohne Ausbau mit 145 Zügen pro Tag bzw. mit Ausbau von 240 Zügen pro Tag sei für eine sehr gute Betriebsqualität nicht heranzuziehen. Eine theoretische Kapazität dürfe nie für einen Regelfahrplan herangezogen werden und diene nur zur Bewältigung von nicht planbaren Verkehren. Es sei das Betriebsprogramm an die reale Kapazität anzupassen, um eine sehr gute Betriebsqualität zu erreichen. Die dieser Beurteilung zu Grunde gelegten Prognosedaten entsprächen dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand.

In rechtlicher Hinsicht führte das BVwG - soweit hier relevant - zum Fachbereich Eisenbahnbetrieb aus, dass die Vorgabe von Nutzungsbeschränkungen, etwa in Form von Auflagen, nicht zwingend in Widerspruch zur Liberalisierung des europäischen



Schienenverkehrsnetzes und der Warenverkehrsfreiheit in dem Sinn stünde, dass Nutzungsbeschränkungen per se als europarechtlich unzulässig anzusehen wären. Die Prüfung, ob Betriebsbeschränkungen des Güterverkehrs auf der Schiene nicht mit den Primärrechtsakten des Unionsrechts vereinbar seien, ergäbe, dass solche Beschränkungen zwar grundsätzlich der Warenverkehrsfreiheit entgegenstünden, sie aber dennoch gerechtfertigt sein könnten. Der EuGH habe den Schutz der Umwelt und Gesundheit im Hinblick auf Fahrverbote als Mittel zur Emissionsminderung von Kraftfahrzeugen als legitimes Ziel anerkannt, welches einen Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit grundsätzlich rechtfertigen könne. Komme es also im Fall der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens zu Grenzwertüberschreitungen, werde die erstmitbeteiligte Partei Maßnahmen zu ergreifen haben, die geeignet seien, den Genehmigungszustand einzuhalten. Es sei nicht grundsätzlich davon auszugehen, dass diese Maßnahmen europarechtlich unzulässig seien. Vielmehr werde die erstmitbeteiligte Partei gehalten sein, solche Maßnahmen zu ergreifen, die sowohl mit dem nationalen Recht als auch mit dem Europarecht in Einklang zu bringen seien.

- 7 Zum Fachbereich Schalltechnik stellte das BVwG hinsichtlich der konkreten Lärmsituation des Revisionswerbers, welcher im unmittelbaren Nahebereich des Vorhabens wohnhaft sei, im Wesentlichen fest, dass dieser derzeit schon von Schienenverkehrsgeräuschen betroffen sei. Das Vorhaben führe in Summe keinesfalls zu einer Pegelzunahme und es blieben die Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) deutlich unterschritten. Es komme daher zu keiner Schlechterstellung durch die Umsetzung des Vorhabens. Aus den schlüssigen Angaben des Sachverständigen ergebe sich für den Revisionswerber nach Umsetzung des Vorhabens inklusive Schallschutzmaßnahmen und Haltestelle Lauterach-West eine im Vergleich zur Ist-Situation 2012/2013 schalltechnisch verbesserte Lärmsituation. Die Haltestelle Lauterach-West sowie die geplante Lärmschutzwand wirkten schallimmissionsmindernd. Objektseitige Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter seien ebenso projektiert, allerdings würde der Revisionswerber davon nicht profitieren, da eine schalltechnisch verbesserte Lärmsituation und eine deutliche Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV durch das Projekt vorlägen.



Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung des Revisionswerbers während der Bauphase führte das BVwG aus, dass nach dem schalltechnischen Gutachten die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung für Werktag in den Zeiten Tag und Abend eingehalten würden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen und in der Nacht seien die allgemeinen Bautätigkeiten kritisch einzustufen, zumal dann mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen sei. Auch sei die Festlegung einer Grenze für kennzeichnende Schallspitzen vom Sachverständigen - entgegen dem Beschwerdevorbringen - nicht angeregt, sondern geprüft und hinterfragt worden.

In rechtlicher Hinsicht hielt das BVwG zum Fachbereich Schalltechnik fest, dass nach der Rechtsprechung zu § 24f Abs. 2 zweiter Satz UVP-G 2000 die Grenzwerte der SchIV Mindeststandards darstellen würden, deren Untersuchung im Einzelfall geboten sein könne. Ein Hinweis, dass Grenzwerte der SchIV eingehalten würden, mache 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 vornherein entbehrlich. Eine Unterschreitung der normierten Grenzwerte sei dann erforderlich, wenn Anhaltspunkte hervorkämen, die eine solche Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen würden, wobei davon insbesondere in jenen Fällen auszugehen sei, in denen die beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachteten. Die belangte Behörde habe diese Rechtsprechung berücksichtigt und ausgeführt, dass die Amtssachverständigen für Schalltechnik und Humanmedizin ein höheres Schutzniveau betreffend Lärmimmissionen gefordert hätten, welches mittels Auflagen im Bescheid vorgeschrieben worden sei. Eine Unterschreitung der vorgegebenen Mindeststandards sei nach den eingeholten Gutachten nicht als geboten erachtet worden. So habe der Sachverständige für Humanmedizin nachvollziehbar ausgeführt, dass das Projekt deutlich geringere Spitzenpegel verursachen werde als momentan einwirkten bzw. im Falle der Nullvariante zu erwarten seien, und die vorhabensbedingten Lärmimmissionen kein für den Revisionswerber gesundheitsbeeinträchtigendes Niveau erreichen würden.



- 8 Hinsichtlich des Fachbereichs Humanmedizin führte das BVwG aus, dass betreffend die Lärmbelastung in der Betriebsphase bei Umsetzung bahnseitiger Schutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchIV untertags eingehalten würden, jedoch sei in der Nacht mit Überschreitungen der Grenzwerte bis zu 5 dB zu rechnen. Dort seien objektseitige Maßnahmen erforderlich, um die Anforderungen laut SchIV einzuhalten und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Zur konkreten Situation des Revisionswerbers stellte das BVwG fest, dass das Vorhaben nicht geeignet sei, Gesundheitsbeeinträchtigungen des Revisionswerbers zu verursachen. Lediglich in der Bauphase sei mit Belästigungen zu rechnen, wobei diese nicht als erheblich belästigend zu qualifizieren seien. Die vorgesehenen Maßnahmen seien geeignet und ausreichend, um die Immissionen auf ein geringstmögliches Maß zu reduzieren. Die gegenständlichen Wohnobjekte würden zukünftig mit Lärmschutzwänden und durch die Haltestelle Lauterach-West von Schienenverkehrslärm abgeschirmt werden. Einwirkende Schallpegel durch Schienenverkehrslärm würden bei Realisierung des Projekts verringert. Unter Zugrundelegung des schalltechnischen Gutachtens kam der humanmedizinische Sachverständige hinsichtlich des Baulärms zum Ergebnis, dass aufgrund der zu treffenden Maßnahmen (Maßnahmen des Projekts und Auflagen aus dem gegenständlichen Bescheid) die verbleibenden Einwirkungen des Baulärms aber in Summe als nicht erheblich belästigend zu beurteilen seien. Eine Gefahr für die Gesundheit sei durch den Baulärm nicht zu erwarten. Der Revisionswerber sei insbesondere von Bauphase 1 und 3 (gesamt zwölf Monate) betroffen und es sei dort ein Spitzenpegel von 91-96 dB zu erwarten. Die Herstellung der Unterführung im Bereich des Revisionswerbers würde zu einer solchen Maximalbelastung führen und es werde diese etwa innerhalb einer Woche herzustellen sein. Da es sich um eine Wanderbaustelle handle, nehme die Belästigung bzw. die Belastung mit zunehmender Entfernung ab. Nach dem humanmedizinischen Gutachten würde es zu Aufwachreaktionen kommen; da die Belastung aber nur kurzfristig sei, wirke sie zwar störend, aber keinesfalls gesundheitsbeeinträchtigend.
- 9 Rechtlich kam das BVwG letztlich zum Ergebnis, dass die Genehmigungsvoraussetzungen der mitanzuwendenden Materiengesetze sowie



§ 17 Abs. 1 und 3 iVm § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt seien. § 24f Abs. 2 leg. cit. komme nicht zu Anwendung, weil eine unzumutbare Belästigung von Nachbarn durch das Vorhaben nicht zu erwarten sei.

- 10 C. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit des Inhalts, in eventu Rechtswidrigkeit aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machende, Revision.

In deren Zulässigkeitsbegründung wird zusammengefasst zunächst die Befangenheit des nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb geltend gemacht: Dieser erziele jährlich rund 30% seines Umsatzes mit bzw. durch die erstmitbeteiligte Partei. Im maßgeblichen Jahr der ursprünglichen Gutachtenserstellung seien dies nach Auskunft des Sachverständigen 32,5% gewesen. Den Parteien komme in Anwendung des § 53 Abs. 1 AVG ein Recht auf Ablehnung eines nichtamtlichen Sachverständigen zu. Dass eine solche Ablehnung bei Beauftragung durch eine Partei im gegenständlichen Umfang die Unbefangenheit beseitige, sei evident. Wäre die Befangenheit aufgrund des Ablehnungsantrages richtigerweise wahrgenommen worden, so wäre die belangte Behörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die schon jetzt gegebene Aufnahmefähigkeit der Strecke ausreiche, um die von der erstmitbeteiligten Partei verfolgten Ziele zu erreichen.

Weiters sei die belangte Behörde von der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinsichtlich des Spitzenpegelkriteriums abgewichen. Der Verwaltungsgerichtshof habe diesbezüglich ausgeführt, dass gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 Genehmigungen nur dann erteilt werden dürften, wenn dies nicht zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung führe. Bei den lärmtechnischen Grenzwerten, die die SchIV vorsehe, handle es sich um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne. Der Gesundheitsschutz der Nachbarn sei dann nicht gewährleistet, wenn sich eine schalltechnische Auflage an einer Pegelart orientiere, die Spitzenbelastungen der Gesundheit nur vermindernd, verwässernd und beschönigend darstelle. Aus der bekämpften Entscheidung sei ersichtlich, dass der Revisionswerber auch nachts mit Pegelspitzen bis zu



80 dB leben müsse, durch welche sich gravierende Gesundheitsbeeinträchtigungen ergeben könnten. Bei rechtsrichtiger Betrachtung wäre zur Vermeidung einer Gesundheitsbeeinträchtigung eine Auflage vorzuschreiben gewesen, die Spitzenpegel über einem bestimmten Wert untersage. Ferner seien die im Bescheid vorgeschriebenen lärmtechnischen Auflagen wirkungslos. Der Deutsche Bundestag habe sich mit der Frage der Vereinbarkeit von Betriebsbeschränkungen mit dem Unionsrecht befasst und führe aus, dass eine unzulässige Beschränkung der Warenverkehrsfreiheit immer dann vorliege, wenn eine Handelsregelung geeignet sei, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern. Eine Betriebsbeschränkung, wie ein Nachtfahrverbot oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung, würden eine Behinderung der Freiheit der Warendurchfuhr darstellen. Es sei daher davon auszugehen, dass auch der EuGH in einem Erlass nationaler Betriebsbeschränkungen einen Eingriff in die Warenverkehrsfreiheit sehen würde. Es liege zu der Frage, ob betriebsbeschränkende Auflagen, wie beispielsweise die schalltechnische Auflage 1 für die Betriebsphase, europarechtlich zulässig seien, keine Rechtsprechung vor. In diesem Zusammenhang sei auch ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH zu stellen.

Schließlich wird als Zulässigkeitsbegründung mangelnde Sachverhaltsermittlung geltend gemacht. Es sei Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, eine Bedarfsprüfung durchzuführen. Diese sei erforderlich, um feststellen zu können, ob und in welchem Umfang mit einem Anstieg der Zugfahrten zu rechnen sei und ob der prognostizierte Anstieg nicht allenfalls bereits von der Aufnahmefähigkeit der Bestandsstrecke gedeckt sei. Aus den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen sei ersichtlich, dass die erstmitbeteiligte Partei selbst von einer Kapazität der Bestandsstrecke von zehn Zügen/h ausgehe. Dies decke sich auch mit den Aussagen, die der eisenbahntechnische Amtssachverständige anlässlich der ersten Verhandlung schlüssig dargelegt habe und in denen er von einer Kapazität von acht Zügen/h ausging. Der nichtamtliche Sachverständige aus dem Fachbereich Eisenbahnbetrieb könne diese Kapazitätsgrenze nicht mit der Begründung



rechtfertigen, dass es sich dabei um idealtypische Berechnungen handle. Ihm sei auch seine Aussage anlässlich der Verhandlung vor dem BVwG entgegenzuhalten, wonach bei normalem oder gutem Betrieb eine Kapazität der Bestandsstrecke von 7,4 Zügen/h gegeben sei. Diese Mangelhaftigkeit des Ermittlungsverfahrens setze sich bei der Feststellung der prognostizierten Zugfrequenzen fort. Schon aus der Sensitivitätsanalyse 2025+ ergebe sich, dass die Bestandsstrecke für den prognostizierten Verkehr ausreichend sei. Wenn man, wie der nichtamtliche Sachverständige für Eisenbahnbetrieb, davon ausgehe, dass die Bestandsstrecke bei gutem Eisenbahnverkehr eine Kapazität von 7,4 Zügen/h habe, ergebe sich eine Tagesfrequenz von 177,6 Zügen. Die maximal prognostizierte Tagesfrequenz von 131 Zügen könne damit abgewickelt werden. Darüber hinaus sei die Prognose der erstmitbeteiligten Partei nach unten zu korrigieren, da nach der Stellungnahme des Amtes der Vorarlberger Landesregierung nicht mit einem überproportionalen Zuwachs zu rechnen sei.

- 11 **D.** Die erst- und die zweitmitbeteiligte Partei sowie die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht erstatteten eine Revisionsbeantwortung, in der sie der Revision entgegentraten. Die erst- und die zweitmitbeteiligte Partei beantragten die kostenpflichtige Zurück- bzw. Abweisung der Revision.

12 **II. Rechtslage**

A. Die im vorliegenden Fall maßgebliche Bestimmung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018, (UVP-G 2000), lautet auszugsweise:

„2. Abschnitt

...

Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von



Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

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

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

13 **B.** Die hier maßgebliche Bestimmung des Allgemeinen

Verwaltungsverfahrensgesetzes idF BGBl. I Nr. 33/2013 (AVG) lautet wie folgt:

„§ 53. (1) Auf Amtssachverständige ist § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

...“

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



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

„Maßgebliche Verkehrsbelastung

§ 3. Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel sind die längenbezogenen Schalleistungspegel der jeweiligen Strecken (-teile). Diese sind unter Berücksichtigung der im Betriebsprogramm festgelegten Daten und unter Bedachtnahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen zu ermitteln.

Immissionsgrenzwerte

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

1. für die Tagzeit
 - 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB,
 - $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie
 - 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und
2. für die Nachtzeit
 - 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB,
 - $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie
 - 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.“

15 **III. Würdigung**

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



Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

17 **B.** Auf dem Boden der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes erweist sich die
vorliegende Revision als nicht zulässig, weil die Entscheidung des VwG (im
Ergebnis) in dem von den Leitlinien dieser Judikatur abgesteckten Rahmen
liegt.

18 **B.1. Zur Befangenheit eines Sachverständigen:**

19 Hinsichtlich des Zulässigkeitsvorbringens, der im gegenständlichen Verfahren
bestellte nichtamtliche Sachverständige für Eisenbahnbetrieb DI St sei
befangen und den Parteien stehe ein Recht auf Ablehnung eines nichtamtlichen
Sachverständigen zu, ist dem Revisionswerber Folgendes entgegenzuhalten:

20 Soweit sich der Revisionswerber in seinem „Befangenheitsantrag“ vom
14. Februar 2019 hinsichtlich des im Beschwerdeverfahren bestellten
nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb DI St auf den in § 53
Abs. 1 AVG geregelten Ablehnungsgrund des Zweifels an der Unbefangenheit
des Sachverständigen aufgrund wirtschaftlicher Verflechtungen stützt, ist an
die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu erinnern, wonach das
Einschreiten eines befangenen Amtsorganes oder Sachverständigen nicht
schlechthin die Rechtsungültigkeit oder Nichtigkeit der Amtshandlung
begründet, sondern eine Verletzung von Verfahrensvorschriften darstellt, die
nach der Bestimmung des § 43 Abs. 2 Z. 3 lit. c VwGG nur dann zur
Aufhebung des angefochtenen Erkenntnisses durch den
Verwaltungsgerichtshof führt, wenn nicht auszuschließen ist, dass im Einzelfall
bei Vermeidung dieses Verfahrensmangels das Verwaltungsgericht zu einem
anderen Bescheid hätte kommen können, wenn sich also sachliche Bedenken
gegen den Bescheid ergeben (vgl. VwGH 27.4.2015, Ra 2015/11/0011;
VwGH 18.2.2015, 2013/10/0113; VwGH 20.10.1994, 93/06/0115). Der
Revisionswerber hat daher die Relevanz des Mangels durch ein konkretes
tatsächliches Vorbringen aufzuzeigen (vgl. beispielsweise VwGH 21.6.2019,
Ra 2019/02/0119, mwN).



21 Mit seinem Vorbringen, das BVwG wäre bei Einholung eines Gutachtens eines nicht befähigten Sachverständigen zum Ergebnis gelangt, dass die Aufnahmefähigkeit der Bestandsstrecke ausreiche, um die von der erstmitbeteiligten Partei verfolgten Ziele zu erreichen, gelingt es dem Revisionswerber jedoch nicht eine Relevanz im Sinne der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes darzulegen. Die Notwendigkeit der Errichtung des geplanten Vorhabens spielt in einem Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 keine Rolle, weshalb auch ein allenfalls nicht gegebener Bedarf nicht zwingend zu einer anderen Entscheidung des Verwaltungsgerichtes führt (siehe dazu auch Rz 41).

22 **B.2. Zum Spitzenpegelkriterium:**

23 Hinsichtlich des Zulässigkeitsvorbringens, die Mindeststandards der SchIV hätten unterschritten werden müssen bzw. es wäre eine Auflage vorzuschreiben gewesen, die zur Vermeidung einer Gesundheitsbeeinträchtigung des Revisionswerbers Spitzenpegel über einem bestimmten Wert untersage, ist zunächst Folgendes festzuhalten:

24 Das beantragte Vorhaben fällt nach der Begründung des erstinstanzlichen Bescheides unter Z 10 lit. a des Anhanges 1 zum UVP-G 2000. Folglich war ein Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen. Genehmigungen nach dem hier zur Anwendung kommenden § 17 Abs. 2 Z 2 lit. a und c UVP-G 2000 dürfen 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).

25 Gemäß § 3 SchIV sind die längenbezogenen Schallleistungspegel der jeweiligen Strecken(-teile) Grundlage für die Berechnung der Beurteilungspegel. Nach § 4 SchIV sind die Immissionsgrenzwerte vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen für die Tagzeit 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB, $L_r + 10$ dB,





wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55 \text{ dB}$, sowie 65 dB , wenn $L_r \geq 55 \text{ dB}$, und (Z 1) und für die Nachtzeit 50 dB , wenn $L_r \leq 40 \text{ dB}$, $L_r + 10 \text{ dB}$, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45 \text{ dB}$, sowie 55 dB , wenn $L_r \geq 45 \text{ dB}$ (Z 2).

- 26 Die Grenzwerte der SchIV stellen bei der Beurteilung der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen nur Mindeststandards dar, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Eine Unterschreitung der normierten Grenzwerte ist jedenfalls dann erforderlich, wenn im Rahmen des UVP-Verfahrens Anhaltspunkte hervorkommen, die eine derartige Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen, wobei davon insbesondere in jenen Fällen auszugehen ist, in denen die im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachten. Ein Hinweis der Behörde auf die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV macht eine Auseinandersetzung mit dem aufgeworfenen Thema des Einflusses von Schallpegelspitzen auf die menschliche Gesundheit und der Notwendigkeit ihrer Begrenzung nicht entbehrlich (vgl. VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, mwN).
- 27 Nach den unbestritten gebliebenen, auf den Ausführungen des schalltechnischen Sachverständigen basierenden Feststellungen des BVwG hinsichtlich des Fachbereichs Schalltechnik ergibt sich für den Revisionswerber nach Umsetzung des Vorhabens (inklusive Schallschutzmaßnahmen und Haltestelle Lauterach-West) eine im Vergleich zur Ist-Situation 2012/2013 schalltechnisch verbesserte Lärmsituation, da die Haltestelle schallimmissionsmindernd wirkt und objektseitige Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter projektiert sind; auch unterschreiten die gemäß § 4 SchIV zur Festlegung der Immissionsgrenzwerte heranzuziehenden Beurteilungspegel die Grenzwerte der SchIV in der Bau- und Betriebsphase deutlich (Tabelle S. 17 des angefochtenen Erkenntnisses). Aus den im Erkenntnis angeführten Tabellen ist weiters ersichtlich, dass die kennzeichnenden Pegelspitzen der Vorbeifahrten mit Schallschutzmaßnahmen nach Umsetzung des Vorhabens im Bereich des Revisionswerbers ein Höchstmaß von 80 dB erreichen. Der Höchstwert der kennzeichnenden



Pegelspitzen der Vorbeifahrten der Nullvariante, also ausgehend vom Ist-Zustand, beträgt laut Tabelle 93 dB.

- 28 Unter Zugrundelegung des schalltechnischen Gutachtens hat sich der humanmedizinische Sachverständige sodann mit der konkreten Situation des Revisionswerbers bezüglich einer möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung unter Berücksichtigung der für den Revisionswerber zu erwartenden Schallpegelspitzen auseinandergesetzt. Nach den auf dem humanmedizinischen Gutachten basierenden Feststellungen des BVwG ist das Vorhaben inklusive der vorgeschriebenen Auflagen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase nicht geeignet, Gesundheitsbeeinträchtigungen des Revisionswerbers zu verursachen. Lediglich in der Bauphase ist mit Belästigungen zu rechnen, die jedoch aufgrund der zu treffenden Maßnahmen nicht als erheblich zu beurteilen sind.
- 29 Vor diesem Hintergrund geht das Revisionsvorbringen, wonach zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen die Mindeststandards der SchIV unterschritten hätten werden müssen bzw. eine Auflage vorzuschreiben gewesen wäre, die Spitzenpegel über einem bestimmten Wert untersage, ins Leere. Zum einen lässt sich aus der im Erkenntnis angeführten Tabelle (S. 17) erkennen, dass die Beurteilungspegel mit Schallschutzmaßnahmen die hier zu Grunde gelegten Grenzwerte der SchIV (65 dB für die Tagzeit und 55 dB für die Nachtzeit) unterschreiten, weshalb das Revisionsvorbringen hinsichtlich der geforderten Unterschreitung der Mindeststandards schon aus diesem Grund nicht nachvollziehbar ist.
- 30 Ferner hat sich das BVwG - der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes entsprechend - mit dem Einfluss von Schallpegelspitzen auf die Gesundheit auseinandergesetzt und kam zu dem Ergebnis, dass durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens, inklusive der durch die Sachverständigen für die Fachbereiche Schallschutz und Humanmedizin angeregten und sodann im Bescheid vorgeschriebenen Auflagen, keine lärmimmissionsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigung des Revisionswerbers entsteht, welche nach der wiedergegebenen Judikatur (allenfalls) eine (weitere) Unterschreitung der Mindeststandards der SchIV oder weitere Auflagen - wie etwa hinsichtlich der



entstehenden Pegelspitzen - bedingen würde. Dass andere Anhaltspunkte vorliegen, die eine (weitere) Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen würden, wurde vom Revisionswerber nicht aufgezeigt und solche sind für den Verwaltungsgerichtshof auch nicht ersichtlich. Ferner wurde nicht substantiiert bestritten, dass - entgegen den nachvollziehbaren Feststellungen des VwG - durch die Umsetzung des Vorhabens keine Gesundheitsbeeinträchtigung des Revisionswerbers entstehen würde, zumal sich die Lärmsituation des Revisionswerbers nach den ebenso unbestritten gebliebenen Feststellungen durch die Verwirklichung des Vorhabens merklich verbessern wird.

31 Darüber hinaus ist anzumerken, dass der Verwaltungsgerichtshof bereits klargestellt hat, dass der im gegenständlichen Fall zur Anwendung kommende § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 kein generelles, absolutes Immissionsminimierungsgebot enthält, sondern ein Gebot, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Ein absolutes Gebot enthält diese Bestimmung nur hinsichtlich der Vermeidung der in lit. a bis c leg. cit. genannten Immissionen. Werden aber - wie hier - keine Schutzgüter beeinträchtigt und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik, so kann mit der bloßen Behauptung, es hätten noch strengere Grenzwerte vorgeschrieben werden können, keine Rechtswidrigkeit eines Bescheides iSd § 17 UVP-G 2000 dargetan werden (vgl. etwa VwGH 9.9.2015, 2013/03/0120, mwN). Damit vermag das auch nicht näher spezifizierte Vorbringen hinsichtlich der Festlegung einer Grenze für kennzeichnende Schallpegelspitzen, das offenbar auf die Vorschreibung strengerer Auflagen für die Lärmimmissionen abzielt, keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung aufzuzeigen.

32 Auch das Zulässigkeitsvorbringen, die im Bescheid vorgeschriebenen lärmtechnischen Auflagen seien unionsrechtswidrig und damit ungültig, weil sie die Warenverkehrsfreiheit beschränkten, ist nicht zielführend. In der im Zulässigkeitsvorbringen der Revision als unionsrechtswidrig beurteilten schalltechnischen Auflage 1 für die Betriebsphase wird zusammengefasst vorgeschrieben, dass in der zukünftigen Betriebsführung die Einhaltung der

diesem UVP-Verfahren zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte sicherzustellen ist. Dies habe zu einem in der Auflage näher bestimmten Zeitpunkt durch eine netzbetreiberseitig, nach dem Stand der Technik abzuhandelnde, nähere Prüfung der bei den Nachbarn einwirkenden Immissionspegel zu erfolgen und es sei eine Zusammenfassung der Ergebnisse der durchgeführten Immissionsprüfung im Sinne dieser Auflage der Behörde zu übermitteln.

- 33 Inwiefern diese im Bescheid vorgeschriebene Auflage eine Beschränkung enthalte, die gegen die europarechtliche Warenverkehrsfreiheit verstoße, ist entgegen dem diesbezüglichen nicht näher konkretisierten Revisionsvorbringen für den Verwaltungsgerichtshof jedoch nicht nachvollziehbar und erkennbar. Auch aus den übrigen Bescheidaufgaben lässt sich eine vom Revisionswerber behauptete Betriebsbeschränkung - wie in der Revision beispielsweise aufgezählt - durch Nachfahrverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht erkennen. Auch kann aus dem Maßnahmenvorschlag in der humanmedizinischen Auflage 1 zur Erschütterungstechnik noch nicht auf eine Betriebsbeschränkung geschlossen werden, da dort lediglich eine dauerhafte Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit zur Einhaltung der humanmedizinischen Auflage als eine von mehreren möglichen Maßnahmen vorgeschlagen und nicht an sich als Auflage vorgeschrieben wurde.
- 34 Der Verwaltungsgerichtshof sieht nach dem Vorgesagten - entgegen einer diesbezüglichen Anregung des Revisionswerbers - keine Veranlassung für einen Antrag auf Vorabentscheidung an den EuGH, zumal die zur Vorlage angeregte Frage mangels Vorliegen der vom Revisionswerber aufgezeigten Betriebsbeschränkungen nicht entscheidungserheblich ist, und sich daher auch insofern die Einholung einer Vorabentscheidung erübrigt (vgl. EuGH 15.9.2005, *Intermodal*, C-495/03, Rn 45; EuGH 6.10.1982, *Cilfit*, Rs. 283/81, Rn 10). Der EuGH ist nämlich nicht dazu zuständig, im Rahmen des Art. 267 AEUV hypothetische Rechtsfragen zu klären (vgl. beispielsweise EuGH 22.11.2005, *Mangold/Helm*, C-144/04, Rn 36; EuGH, 12.3.1998, *Djabali/Caisse d'allocations familiales de l'Essonne*, C-314/96, Rn 19).

- 35 **B.3. Zur mangelhaften Sachverhaltsermittlung:**



- 36 Schließlich vermag der Revisionswerber auch mit dem Zulässigkeitsvorbringen, das BVwG habe den Sachverhalt hinsichtlich der Kapazität der Bestandsstrecke und der Bedarfsprognose mangelhaft ermittelt, variere doch die Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke laut der eingeholten Gutachten der beauftragten nichtamtlichen und amtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb von 4,125 Zügen/h bzw. fünf Zügen/h bis zehn Zügen/h (laut der eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen der erstmitbeteiligten Partei), keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG aufzuzeigen.
- 37 Diesbezüglich ist festzuhalten, dass das BVwG im Rahmen der Begründung seiner Entscheidung ein Gutachten eines Sachverständigen auf seine Richtigkeit, Vollständigkeit und Schlüssigkeit hin zu prüfen hat, und daher gehalten ist, sich im Rahmen der Begründung des Bescheides mit dem Gutachten auseinanderzusetzen und es entsprechend zu würdigen, zumal an die Begründung einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtes auch insofern dieselben Anforderungen zum Tragen kommen wie bezüglich verwaltungsbehördlicher Entscheidungen nach dem AVG (vgl. dazu etwa VwGH 3.10.2018, Ra 2017/12/0088; VwGH 16.2.2017, Ra 2016/05/0026; VwGH 26.2.2016, Ro 2014/03/0004, jeweils mwN). Der Verwaltungsgerichtshof hat zu dem gemäß § 17 VwGVG auch von den Verwaltungsgerichten anzuwendenden § 45 Abs. 2 AVG ausgesprochen, dass der Grundsatz der freien Beweiswürdigung nicht bedeutet, dass der in der Begründung der (nunmehr verwaltungsgerichtlichen) Entscheidung niederzulegende Denkvorgang der Kontrolle durch den Verwaltungsgerichtshof nicht unterliegt. Die Bestimmung des § 45 Abs. 2 AVG hat nur zur Folge, dass die Würdigung der Beweise keinen gesetzlichen Regeln unterworfen ist. Unter Beachtung dieser Grundsätze hat der Verwaltungsgerichtshof auch zu prüfen, ob das Verwaltungsgericht im Rahmen seiner Beweiswürdigung alle in Betracht kommenden Umstände berücksichtigt hat. Hingegen ist der zur Rechtskontrolle berufene Verwaltungsgerichtshof nicht berechtigt, eine Beweiswürdigung des Verwaltungsgerichtes, die einer Überprüfung unter den genannten Gesichtspunkten standhält, auf ihre Richtigkeit hin zu beurteilen, dh. sie mit der Begründung zu verwerfen, dass auch ein anderer Ablauf der



Ereignisse bzw. ein anderer Sachverhalt schlüssig begründbar wäre (vgl. etwa VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058; VwGH 24.9.2014, Ra 2014/03/0012, jeweils mwN).

- 38 Das BVwG hat auf Basis des Gutachtens des nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb vom 2. November 2018 festgestellt, dass die „reale“ Kapazität der derzeitigen Bestandsstrecke bei 3,2 Zügen/h liegt. Die theoretische Kapazität der Bestandsstrecke liegt bei sechs Zügen/h. Die prognostizierte reale Verkehrsfrequenz der beantragten Strecke beträgt 6,7 Züge/h bzw. 7,5 Züge (inklusive Nahverkehrszüge St. Margrethen-Dornbirn). Ferner hat sich das BVwG - auch wenn die erstinstanzlich eingeholten Gutachten nicht ausdrücklich erwähnt wurden, welche zudem ebenfalls zu dem Ergebnis kamen, dass die Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke für den prognostizierten Verkehr nicht ausreiche - inhaltlich mit dem Vorbringen des Revisionswerbers befasst. So hat es bezüglich des Vorbringens, es sei von einer Kapazität der Bestandsstrecke von zehn Zügen/h auszugehen, nachvollziehbar und gestützt auf das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen vom 2. November 2018 festgehalten, dass es sich dabei nur um die theoretische Kapazität der Bestandsstrecke bei schlechter Betriebsqualität handle. Mit der vom Revisionswerber ins Treffen geführten theoretischen Kapazität könne das Ziel des Betriebsprogramms 2025+, welches von realen Kapazitäten ausgeht, nicht erreicht werden, da die theoretische Kapazität nicht für einen Regelfahrplan herangezogen wird, sondern nur zur Bewältigung von nicht planbaren Verkehren dient.

Von daher kann nicht gesagt werden, dass die Begründung des angefochtenen Erkenntnisses im Zusammenhang mit den vom Revisionswerber geltend gemachten, divergierenden Annahmen hinsichtlich der Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke nicht der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes betreffend die Auseinandersetzung mit Gutachten und einer schlüssigen und den Denkgesetzen entsprechenden Beweiswürdigung entspricht.

- 39 Ferner ist bezüglich des Vorbringens, die prognostizierten Kapazitäten wären schon durch die Bestandsstrecke gedeckt, noch anzumerken, dass, selbst wenn man - wie der Revisionswerber vermeint - von einer realen Kapazität der



Bestandstrecke von 7,4 Zügen/h ausgehen würde, sich aus den obigen Feststellungen ergibt, dass auch dann die prognostizierte Kapazität von 7,5 Zügen/h nicht erreicht werden kann. Auch übersieht der Revisionswerber bei seinem Vorbringen, eine Kapazität von 7,4 Zügen/h ergebe eine Tagesfrequenz von 177,6 Zügen und die prognostizierte Tagesfrequenz von 131 Zügen sei daher mit der Bestandsstrecke abzuwickeln, dass als maßgeblicher Zeitraum der Beurteilung der prognostizierten Kapazität von 6,7 bzw. 7,5 Zügen/h die Hauptverkehrszeit zwischen 6 und 19 Uhr herangezogen wurde, d.h. der Berechnung ein Zeitraum von lediglich 13 Stunden zu Grunde gelegt wurde. Die im Zulässigkeitsvorbringen der Revision angeführte Tagesfrequenz von 177,6 Zügen ist daher nicht nachvollziehbar und es gelingt dem Revisionswerber auch diesbezüglich nicht, eine vom Verwaltungsgerichtshof aufzugreifende Mangelhaftigkeit des angefochtenen Erkenntnisses aufzuzeigen.

- 40 Auch mit dem damit im Zusammenhang stehenden Vorbringen des Revisionswerbers, aufgrund der Stellungnahme der Vorarlberger Landesregierung vom 29. September 2016, wonach eine Kapazitätserhöhung bzw. kapazitätssteigernde Maßnahmen nicht vorgesehen und vereinbart seien, sei die Betriebsprognose wesentlich nach unten zu korrigieren, zeigt der Revisionswerber keine Unrichtigkeit der dem Verfahren zu Grunde gelegten Prognosedaten auf. Entgegen diesem Vorbringen kam die belangte Behörde in der genannten Stellungnahme zum Ergebnis, dass die von der erstmitbeteiligten Partei vorgelegten prognostizierten Zugzahlen einer Querprüfung standhielten und damit nachvollziehbar und vergleichbar seien. Auch die zugrunde gelegten Güterverkehrszahlen seien ebenso wie die Prognosedaten für den Schienenpersonenverkehr plausibel. Auch in ihrer Revisionsbeantwortung stellte die belangte Behörde klar, dass die Stellungnahme eingeholt worden sei, um dem Einwand des Revisionswerbers zu begegnen, die Verkehrsprognose sei zu niedrig angesetzt. Der Revisionswerber verwende die dortigen Argumente, die untermauerten, dass die Verkehrsprognose ausreichend hoch angesetzt worden sei, nunmehr dafür, die Verkehrsprognose nach unten zu korrigieren. Allein mit dem Hinweis auf die genannte Stellungnahme der belangten



Behörde vermag der Revisionswerber daher die Prognosedaten nicht in Zweifel zu ziehen.

- 41 Darüber hinaus ist noch darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof in seiner Rechtsprechung bereits festgehalten hat, dass es in einem Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 nicht darum geht, die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens zu prüfen, wobei dies sowohl für die nach den Regelungen des dritten Abschnittes zu bewilligenden Bundesstraßen als auch für Hochleistungsstrecken gilt (VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058; VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Die Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens bei der Prüfung der Nullvariante dient nicht der Prüfung der Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit des Vorhabens, sondern es stellt sich die Frage, ob auf ein Projekt gänzlich verzichtet werden muss, vielmehr im Rahmen einer nach den anzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen vorgesehenen Interessenabwägung (vgl. idS VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219 sowie *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, 2011, § 1, Rz 26). Die Vorschrift des § 17 Abs. 2 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sieht hingegen eine Interessenabwägung dieser Art nicht vor. Auch die Prüfung der Wirtschaftlichkeit oder des Bedarfes ist nach dieser Bestimmung kein Kriterium (vgl. VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033).
- 42 Die im gegenständlichen Fall zur Anwendung kommende materiengesetzliche Bestimmung § 31f EisebG normiert, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen ist, wenn (unter anderem) 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 (Z 3 leg. cit.). Voraussetzung für die in dieser Bestimmung normierte Interessenabwägung ist daher die Verletzung einer Partei in einem eingewendeten subjektiv öffentlichen Recht. In diesem Zusammenhang macht der Revisionswerber in der vorliegenden Revision - wie oben dargelegt - geltend, durch den Bau- und Betriebslärm gesundheitlich



beeinträchtigt zu werden und dass die Grenzwerte der Immissionsschutzvorschriften der SchIV daher unterschritten hätten werden müssen. Wie bereits ausgeführt, kommt es durch die Verwirklichung des Vorhabens jedoch zu keiner Gesundheitsbeeinträchtigung. Auch sonst gelingt es dem Revisionswerber nicht, eine Verletzung in einem subjektiv öffentlichen Recht iSd § 31f Z 3 EISbG aufzuzeigen. Eine etwaige bei der Interessenabwägung zum Tragen kommende Bedarfsprüfung ist daher im gegenständlichen Fall nicht durchzuführen.

43 **IV. Ergebnis**

44 In der Revision werden damit keine Rechtsfragen aufgeworfen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme. Die Revision war daher gemäß § 34 Abs. 1 VwGG in einem gemäß § 12 Abs. 2 VwGG gebildeten Senat zurückzuweisen.

45 Von der Durchführung der beantragten mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z 1 VwGG abgesehen werden.

46 Die Entscheidung über den Aufwandsatz stützt sich auf die §§ 47 ff, insbesondere § 49 Abs. 6 VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014.

W i e n , am 6. Mai 2021