Ro 2025/03/0022-14,
Ro 2025/03/0025
bis 0026-11,
Ro 2026/03/0017-9, 0018
bis 0021-8
2. September 2026

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer, die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.in Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny,

1.) über die Revisionen 1. des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (protokolliert zu Ro 2025/03/0022), 2. der Niederösterreichischen Landesregierung (protokolliert zu Ro 2025/03/0025), 3. der Burgenländischen Landesregierung (protokolliert zu Ro 2025/03/0026) und 4. der Ö AG, vertreten durch die Scheichl Rechtsanwalts GmbH in Wien, (protokolliert zu Ro 2026/03/0017) gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 26. Juni 2025, Zlen. 1. W270 2284761-1/78E, 2. W270 2304420-1/28E und 3. W270 2307852-1/23E, betreffend Aufhebung von Genehmigungsbescheiden nach dem UVP-G 2000 wegen Unzuständigkeit der bescheiderlassenden Behörden (im Folgenden: erstangefochtenes Erkenntnis; belangte Behörden vor dem Verwaltungsgericht: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Niederösterreichische Landesregierung und Burgenländische Landesregierung; mitbeteiligte Parteien: 1. Ö AG, vertreten durch die Scheichl Rechtsanwalts GmbH in Wien; 2. Bürgerinitiative „I“, 3. P S, 4. R S und 5. S S, die zweit- bis fünftmitbeteiligten Parteien vertreten durch die Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH in Wien) sowie

2.) über die Revision der revisionswerbenden Parteien 5. Bürgerinitiative „I“, 6. R S, 7. S S und 8. P S, alle vertreten durch die Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH in Wien, (protokolliert zu Ro 2026/03/0018 bis 0021) gegen das am 2. September 2025 mündlich verkündete und mit 9. April 2026 schriftlich ausgefertigte Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts, Zlen. 1. W270 2284761-1/123E und 2. W270 2304420-1/70E, betreffend Genehmigung eines Eisenbahnbauvorhabens nach dem UVP-G 2000 (im Folgenden: zweitangefochtenes Erkenntnis; belangte Behörden vor dem Verwaltungsgericht: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und Niederösterreichische Landesregierung; mitbeteiligte Partei: Ö AG, vertreten durch die Scheichl Rechtsanwalts GmbH in Wien):

I. den Beschluss gefasst:

Die Revision der erstrevisionswerbenden Partei wird, soweit sie sich gegen die Aufhebung des Bescheides der Niederösterreichischen Landesregierung in Spruchpunkt II.A.1. des erstangefochtenen Erkenntnisses sowie gegen Spruchpunkt II.A.2. dieses Erkenntnisses richtet, zurückgewiesen.

Die Revision der zweitrevisionswerbenden Partei wird, soweit sie sich gegen die Aufhebung des Bescheides des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur in Spruchpunkt II.A.1. des erstangefochtenen Erkenntnisses sowie gegen Spruchpunkt II.A.2. dieses Erkenntnisses richtet, zurückgewiesen.

Die Revision der drittrevisionswerbenden Partei wird, soweit sie sich gegen Spruchpunkt II.A.1. des erstangefochtenen Erkenntnisses richtet, zurückgewiesen.

II. zu Recht erkannt:

Das erstangefochtene Erkenntnis wird im Umfang seiner Spruchpunkte II.A.1. und II.A.2. wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Die von der viertrevisionswerbenden Partei in den Verfahren zu Ro 2025/03/0022, 0025 und 0026 sowie die von der erst- und der drittrevisionswerbenden Partei als mitbeteiligte Parteien im Verfahren zu Ro 2026/03/0017 eingebrachten Revisionsbeantwortungen werden zurückgewiesen.

Die Anträge der erst- und zweitrevisionswerbenden Parteien auf Aufwandersatz werden abgewiesen.

Das zweitangefochtene Erkenntnis wird im Umfang seiner Spruchpunkte II.A.1 und II.A.2 wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der viertrevisionswerbenden Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.446,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Der Bund hat den fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien Aufwendungen in der Höhe von insgesamt € 1.446,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Entscheidungsgründe:

1 1. Für das Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ beabsichtigt die Viertrevisionswerberin, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bauliche Maßnahmen an mehreren, in den Gemeindegebieten Pottendorf, Ebenfurth, Eggendorf, Neufeld an der Leitha und Hornstein gelegenen Streckenteilen der Eisenbahn, nämlich an den Strecken „Wien Meidling - Wiener Neustadt Hbf“ (auch: „Pottendorfer Linie“), „Ebenfurth Nord - Grenze ÖBB-Raaberbahn“, „Ebenfurth Ost - Ebenfurth Süd“ sowie „Grenze ÖBB-Raaberbahn - Sopron“.

2 Im Zuge der Attraktivierung der „Pottendorfer Linie“ als Hochgeschwindigkeitsstrecke soll - laut Projektunterlagen - nach anderen Streckenabschnitten nunmehr auch der Teilabschnitt im Bereich zwischen Wampersdorf und Untereggendorf ausgebaut werden. Gemeinsam mit der Erneuerung des Streckenquerschnitts im Verlauf der „Pottendorfer Linie“ soll unter anderem ein Neu- bzw. Umbau des Bahnhofs Ebenfurth, die Attraktivierung der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg und eine neue Anbindung der Raaberbahn über eine Verbindungsschleife („Schleife Ebenfurth“) insbesondere zu einer massiven Fahrzeitverkürzung auf der Bahnstrecke von Wien Hauptbahnhof in Richtung Eisenstadt und Deutschkreutz, zur Beseitigung von Kreuzungskonflikten und zur Kapazitätserhöhung für den Personen- und Güterverkehr führen.

3 2. Auf entsprechenden Antrag der Viertrevisionswerberin vom 8. September 2022 erteilte die (damals zuständige) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Rahmen eines teilkonzentrierten Verfahrens nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) mit Bescheid vom 14. November 2023 die Genehmigung nach §§ 23b (Abs. 2 Z 1), 24 und 24f UVP-G 2000, legte gemäß § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (HLG) den Trassenverlauf fest sowie erteilte alle weiteren, in ihre Zuständigkeit fallenden

bundesrechtlichen Genehmigungen, wie insbesondere die Baugenehmigung nach § 31f Eisenbahngesetz 1957 und die Bewilligung nach dem Wasserrechtsgesetz 1959.

4 Nach den Feststellungen im Bescheid enthält das Vorhaben im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

5 2.1. Errichtung einer „Abzweigung Schleife Ebenfurth“: Ab Bahn-km 32,100 der „Pottendorfer Linie“ (südlich verlaufend) soll Gleis 1 unter Gleis 2 abgesenkt werden, damit im Anschluss Gleis 2 bei km 36,0 in einem Linksbogen Richtung Neufeld in die neu zu errichtende „Schleife Ebenfurth“ abzweigen kann. Die Verkehrsstation Pottendorf-Landegg soll umgebaut werden und einen Inselbahnsteig erhalten. Ab km 36,750 soll Gleis 1 der „Pottendorfer Linie“ in Richtung Wiener Neustadt von der Rückschleife von Neufeld kommend unterquert und dann bis zum Bahnhof Ebenfurth geführt werden.

6 2.2. Neubau der „Schleife Ebenfurth“: Nach der Abzweigung von Gleis 2 der „Pottendorfer Linie“ soll die Trasse Richtung Neufeld an der Leitha in Hochlage geführt und dabei die Landegger Straße und die Warme Fischa gequert werden. Ab dann soll die Rückschleife einbinden und die Trasse zweigleisig durch das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene - Leithaauen“, und zwar parallel zur Leitha durch den Wald am Sportplatz Ebenfurth vorbeilaufen und dann das linksufrige Hochwasser-Becken der Leitha queren. Danach schwenkt die Trasse in einem Linksbogen in den bestehenden Bahnhof Neufeld und in den Streckenabschnitt der „Raaberbahn“ ein. Die „Systemtrennstelle“ der Oberleitung (zwischen ÖBB und Raaberbahn) soll im Bereich der Schleife bei Bahn-km 116,050 situiert werden.

7 2.3. Umbau des bestehenden „Bahnhofs Ebenfurth“ durch Errichtung von zwei Inselbahnsteigen zwischen den durchgehenden Hauptgleisen und den Überholgleisen, einer „Park & Ride-Anlage“ sowie eines Vorplatzes mit Busanbindung. Durch das Verschieben der Freiladefläche des Rübenlagerplatzes in Richtung Westen kann dieser über eine Anschlussbahn (Gleis 4) an den Bahnhof angebunden werden. Im Anschluss an den Bahnhof

Ebenfurth wird die bestehende „Pottendorfer Linie“ in Richtung Wiener Neustadt bis Projektende (Bahn-km 40,640) adaptiert.

8 2.4. Abtrag von Gleisanlagen bzw. Streckenteilen im Ortskern von Ebenfurth an mehreren näher bezeichneten Strecken in Verbindung mit der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen an der Gemeindestraße Ebenfurth.

9 2.5. Umweltschutzmaßnahmen, insbesondere Errichtung von Lärmschutzwänden, entlang der „Pottendorfer Linie“ im Ortsgebiet von Pottendorf - Landegg und Ebenfurth sowie im Bereich der Schleifenverbindung im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha und Ebenfurth.

10 2.6. Maßnahmen im Zusammenhang mit den unter 2.5. beschriebenen Maßnahmen: Errichtung und Umbau von Gleisanlagen, Kunstbauten (Brücken, Über- und Unterführungen, Unterwerfungen), Hochbauten (Verkehrsstationen und Technikgebäude), Mauern, Entwässerungsmaßnahmen, wasserbauliche sowie Signal-, Fernmelde- und elektrotechnische Maßnahmen sowie der Umbau der Rübenverladeanlage.

11 3. Im Hinblick auf die in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland befindlichen Bestandteile des Vorhabens wurde auf Antrag der Viertrevisionswerberin in weiteren teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren mit Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 15. Oktober 2024 die Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 iVm §§ 7, 10 und 20 des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes 2000 (NÖ NSchG) und mit Bescheid der Burgenländischen Landesregierung vom 23. Dezember 2024 die Genehmigung nach §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 iVm §§ 5, 6 des Burgenländischen Naturschutz- und Landschaftspflegegesetzes - jeweils unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen - erteilt.

12 4. Gegen die drei Bescheide erhoben die fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG). Bei der fünftrevisionswerbenden Partei handelt es sich um eine Bürgerinitiative. Auch der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft („Verkehrs-Arbeitsinspektorat“) erhob gegen den Bescheid der Erstrevisionswerberin eine Amtsbeschwerde.

13 5. Mit dem erstangefochtenen (Teil-)Erkenntnis vom 26. Juni 2025 wies das BVwG nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung die Beschwerden der sechst- bis achtrevisionswerbenden Parteien gegen die Bescheide der beiden Landesregierungen als unzulässig zurück (Spruchpunkte I.A.1.1. und I.A.3.). In teilweiser Stattgebung der Beschwerden hob das BVwG die Bescheide der Bundesministerin und der Niederösterreichischen Landesregierung teilweise ersatzlos auf, nämlich - der Sache nach - insofern, als die in den beiden Bescheiden erteilten Genehmigungen die oben unter 2.2. und 2.4. beschriebenen Maßnahmen sowie die unter 2.5. und 2.6. erwähnten Maßnahmen im Bereich der Schleifenverbindung im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha und Ebenfurth betreffen (Spruchpunkt II.A.1.). Den Bescheid der Burgenländischen Landesregierung hob es zur Gänze ersatzlos auf (Spruchpunkt II.A.2.). Die Revision erklärte das BVwG hinsichtlich der Spruchpunkte, mit denen es die Aufhebung der Bescheide aussprach, für zulässig (Spruchpunkt II.B.).

14 5.1. Zur Begründung der (teilweisen) Aufhebung der Bescheide wies das BVwG darauf hin, dass die belangten Behörden im vorliegenden Fall zur Genehmigung des Vorhabens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zuständig seien, soweit es sich um den Neubau eines Teilabschnitts einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke nach § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 handle. Dies gelte für das Vorhaben, soweit es die „Pottendorfer Linie“ betreffe, da mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung die Eisenbahn „Wien - Pottendorf - Wiener Neustadt“ zur Hochleistungsstrecke erklärt worden sei. Zu einer „Eisenbahn“ iSd HLG würden auch Eisenbahnanlagen, die für den Hochleistungsverkehr notwendig seien, zählen, wie etwa Bahnhöfe, Leitungsanlagen oder auch bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Abzweigung. Teil des Hochleistungsstreckenvorhabens seien im vorliegenden Fall demnach - neben den oben unter 2.1. und 2.3. genannten Maßnahmen - auch die unter 2.5. und 2.6. beschriebenen Maßnahmen, soweit sie zur „Pottendorfer Linie“ gehören würden.

15 Dagegen bestehe kein Anhaltspunkt dafür, dass dem Vorhaben „Pottendorfer Linie“ auch noch der Vorhabensteil „Schleife Ebenfurth“

bzw. dessen Infrastruktur zuzurechnen sei, i.e. die Maßnahmen unter 2.2. und 2.4. sowie die Maßnahmen unter 2.5. und 2.6., soweit sie nicht der „Pottendorfer Linie“ zuordenbar seien. Dieser Teil des Projektes werde auch nicht von der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung erfasst, weil bei der in Z 3 genannten Eisenbahn „Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze Österreich/Italien“ - den Ausführungen im Ministerratsvortrag zufolge - nicht an eine bestehende Eisenbahn, sondern an eine geplante (neue) Eisenbahn gedacht worden sei.

16 Nach ausführlicher Darstellung der Rechtsprechung und Literatur nahm das BVwG den Standpunkt ein, dass - im Vergleich zum Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, der *alle* Maßnahmen in räumlichem und sachlichem Zusammenhang mit dem Vorhaben umfasse - der Bestimmung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 ein „einschränkenderer Ansatz“ innewohne, weil nur *Begleit*maßnahmen im räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit dem Hochleistungsstreckenvorhaben miteingeschlossen würden. Andernfalls wäre die Sonderregelung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 sinnentleert. Die ausdrückliche Anordnung in § 24 Abs. 7 UVP-G 2000, wonach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 auch im dritten Abschnitt zur Anwendung gelange, sei insofern nicht als Verweis, sondern als Anpassung an die Besonderheiten des dritten Abschnitts des UVP-G 2000 zu interpretieren. Gegen die Maßgeblichkeit des Vorhabensbegriffs des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 spreche auch eine verfassungskonforme Betrachtung, weil die Kompetenz des Bundesgesetzgebers für die Regelung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG nur „Eisenbahn-Hochleistungsstreckenvorhaben“ umfasse. Unter Berufung auf eine Literaturstimme, der zufolge eine andere Eisenbahn als die Hochleistungsstrecke keine „Begleitmaßnahme“ für eine Hochleistungsstrecke sein könne, verneinte das BVwG die Annahme, dass die Maßnahmen des Vorhabensteils „Schleife Ebenfurth“ als eine im Anhang 1 des UVP-G 2000 angeführte (sowie in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehende) „Begleitmaßnahme“ iS des zweiten Tatbestandes in § 23b Abs. 3 leg. cit. zu qualifizieren seien (Hinweis auf *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G² [2024] § 23b Rn. 37).

17 Eine Einordnung des betreffenden Vorhabensteils als „Maßnahmen an Eisenbahnen“ iS des ersten Tatbestandes in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 scheide schon begrifflich aus, weil damit lediglich Maßnahmen *an* einer bestehenden Eisenbahninfrastruktur (und nicht der Bau einer Eisenbahn) gemeint seien. Überdies würde der Vorhabensteil „Schleife Ebenfurth“ nicht - wie in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 vorausgesetzt - durch den Vorhabensteil „Pottendorfer Linie“ in technisch-kausaler Hinsicht „bedingt“ sein, wie dies etwa bei der im Schrifttum als Beispiel für eine Begleitmaßnahme genannten Rodung einer Waldfläche oder Verlegung eines Bachbettes der Fall wäre. Die Erhöhung von Kapazitäten oder die Modernisierung als Projektziele seien keine Bedingung iSd § 23b Abs. 3 UVP-G 2000.

18 Folglich seien die Bescheide der Bundesministerin und der Niederösterreichischen Landesregierung mangels Zuständigkeit aufzuheben, soweit auch die Maßnahmen des Vorhabensteils „Schleife Ebenfurth“ genehmigt worden seien. Da sich der Bescheid der Burgenländischen Landesregierung ausschließlich auf solche Maßnahmen bezogen habe, sei er aus dem gleichen Grund zur Gänze aufzuheben.

19 5.2. Die Revisionszulassung im Hinblick auf die Spruchpunkte II.A.1. und II.A.2. begründete das BVwG damit, dass der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Hinweis auf VwGH 23.6.2010, 2007/03/0160, und VwGH 29.11.2018, Ro 2016/06/0024) „keine klare Linie“ insbesondere zur Auslegung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 zu entnehmen sei, nämlich inwieweit die Vorhabensabgrenzung nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 bei Hochleistungsstreckenvorhaben iSd § 23b UVP-G 2000 zu beachten und ob die Errichtung der „Schleife Ebenfurth“ als „Maßnahme an einer Eisenbahn“ zu verstehen sei. Gleiches gelte für die Auslegung des Begriffs „bedingt“ in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000.

20 6. Die Behandlung der gegen diese Entscheidung des BVwG gemäß Art. 144 B-VG erhobenen Beschwerde der Viertrevisionswerberin wurde vom Verfassungsgerichtshof mit Beschluss vom 3. März 2026, E 2405/2025-6, abgelehnt und die Beschwerde dem Verwaltungsgerichtshof abgetreten (auch die Behandlung einer Beschwerde der fünft- bis achtrevisionswerbenden

Parteien wurde mit Beschluss vom 3. März 2026, E 2406/2025-5, abgelehnt). Begründend führte der Verfassungsgerichtshof unter anderem aus, dass zur Beantwortung insbesondere der Frage, ob das BVwG in Bezug auf die Errichtung der „Schleife Ebenfurth“ zu Recht von der Unzuständigkeit der belangten Behörden sowie in Bezug auf näher bezeichnete Maßnahmen des Vorhabensteils „Abzweigung Schleife Ebenfurth“ zu Recht von der Zuständigkeit der Behörden ausgegangen sei, spezifisch verfassungsrechtliche Überlegungen nicht anzustellen seien.

21 7. Gegen Spruchpunkt II.A des erstangefochtenen Erkenntnisses des BVwG richten sich die vorliegenden Amtsrevisionen der vor dem BVwG belangten Behörden, nämlich des nunmehr zuständigen Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als erstrevisionswerbende Partei, der Niederösterreichischen Landesregierung als zweitrevisionswerbende Partei und der Burgenländischen Landesregierung als drittrevisionswerbende Partei, sowie die Parteirevision der Viertrevisionswerberin. (In Bezug auf das erstangefochtene Erkenntnis erhoben die fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien eine gegen die Spruchpunkte I.A.1.1. und I.A.3. sowie gegen Teile des Spruchpunkts II.A. gerichtete Revision, die zu Ro 2026/03/0005 bis 0008 protokolliert wurde; über diese Revision wird gesondert entschieden.)

22 7.1. In der Zulässigkeitsbegründung schließen sich diese Revisionen im Wesentlichen den Ausführungen des BVwG zum Vorliegen einer grundsätzlichen Rechtsfrage an. Darüber hinaus machen die erst- und die zweitrevisionswerbende Partei auch ein Fehlen von Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes bzw. ein Abweichen von näher genannter Judikatur sowie Verfahrensmängel hinsichtlich der Beurteilung der Trennbarkeit des Gesamtvorhabens geltend. Auch in der Parteirevision, in der sich die Viertrevisionswerberin gegen die ersatzlose Behebung der Bescheide im Umfang der Maßnahmen zum Vorhabensteil „Schleife Ebenfurth“ wendet („sohin gegen Spruchpunkt II.A“) und sich unter anderem in ihrem Recht auf Sachentscheidung über den verfahrenseinleitenden Antrag verletzt erachtet, werden Verfahrensmängel geltend gemacht.

23 7.2. In der Sache wenden sich die Revisionen gegen den Standpunkt des BVwG, dass der Kreis der zu einem Hochleistungsstreckenvorhaben nach § 23b Abs. 3 UVP-G einzubeziehenden Maßnahmen enger als jener des Vorhabensbegriffs des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zu ziehen sei. Das Gesamtvorhaben (der Vorhabensteil „Schleife Ebenfurth“ miteingeschlossen) sei untrennbar, weil zwischen allen antragsgegenständlichen Streckenteilen ein sachlicher Zusammenhang bestehe und nur das Gesamtvorhaben mit all seinen Bestandteilen im Verbund verkehrs- und betriebswirksam sei. Das Unterwerfungsbauwerk ende für sich allein genommen im Nichts. Das Herauslösen der „Schleife“ ergebe betrieblich keinen Sinn. Außerdem habe die UVP-G-Novelle 2018 den Anwendungsbereich des § 23b Abs. 3 noch ausgeweitet. Die Vornahme einer Einschränkung der Zuständigkeit nach § 23b UVP-G 2000 im Vergleich zu § 23a UVP-G 2000 sei dem Gesetzgeber nicht zusinnbar. Im Übrigen erfülle die „Schleife Ebenfurth“ für sich betrachtet jedenfalls den Tatbestand der Z 10 lit. e des Anhangs 1 zum UVP-G 2000, sodass es sich um eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme iSd § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 handle. Die „Schleife Ebenfurth“ stelle für sich genommen auch keine neue Eisenbahnstrecke dar.

24 7.3. In den vom BVwG durchgeführten Vorverfahren zu den Amtsrevisionen erstattete die Viertrevisionswerberin als mitbeteiligte Partei eine Revisionsbeantwortung, in der sie sich den Anträgen der Amtsrevisionswerberinnen anschloss. In den zur Parteirevision der Viertrevisionswerberin erstatteten Revisionsbeantwortungen erneuerten wiederum die erst- und die drittrevisionswerbende Partei ihre Anträge aus ihrer jeweiligen Amtsrevision.

25 In den Revisionsbeantwortungen der fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien, die sie als mitbeteiligte Parteien zu den vorhin genannten [Amts-]Revisionen erstatteten, wird deren Zurück-, in eventu Abweisung beantragt und das Vorliegen einer grundsätzlichen Rechtsfrage mit dem Hinweis auf den Gesetzeswortlaut, der eindeutig sei, verneint. Die durch § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 für Hochleistungsstreckenvorhaben vorgesehene Anwendung des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 könne nicht dazu führen, dass eine

„Nicht-Hochleistungsstrecke“ oder eine nicht mit der Hochleistungsstrecke verbundene Maßnahme in den Anwendungsbereich des dritten Abschnitts des UVP-G 2000 falle. Der für eine Einbeziehung von Maßnahmen erforderliche sachliche Zusammenhang werde nicht durch die Verbindung einer Hochleistungsstrecke und einer Nebenbahn (sowie die Zweckmäßigkeit dieser Verbindung) hergestellt. Im Übrigen sei der Anfechtungsumfang der Parteirevision der Viertrevisionswerberin widersprüchlich, zu eng und nicht hinreichend bestimmt, wobei auch der Revisionspunkt untauglich sei.

26 8. Nach Erlassung des erstangefochtenen Erkenntnisses wurde das Beschwerdeverfahren vor dem BVwG in Bezug auf den verbleibenden Vorhabensteil „Pottendorfer Linie“ fortgeführt.

27 9. Mit dem zweitangefochtenen Erkenntnis vom 9. April 2026 wies das BVwG die Beschwerde der fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien (soweit sie nicht bereits zurückgewiesen worden war) im Wesentlichen „mit der Maßgabe“ als unbegründet ab, dass die mit dem Bescheid der Bundesministerin erteilten Genehmigungen für das Vorhaben insofern, als es nicht von der mit Erkenntnis vom 26. Juni 2025 ausgesprochenen Aufhebung betroffen ist, erteilt werden; auch der Trassenverlauf wurde - soweit er sich auf Maßnahmen, die nicht von der Aufhebung durch das Erkenntnis vom 26. Juni 2025 erfasst sind, bezieht - festgelegt (Spruchpunkt II.A.1). Die gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung erhobene Beschwerde der fünftrevisionswerbenden Partei wurde ebenfalls „mit der Maßgabe“ als unbegründet abgewiesen, dass die Genehmigung für die in Niederösterreich gelegenen Projektbestandteile sowie die Maßnahmen dieses Vorhabens - soweit sie nicht von der Aufhebung durch das Erkenntnis vom 26. Juni 2025 erfasst sind - erteilt werden (Spruchpunkt II.A.2). Die Revision gegen die Spruchpunkte in II.A. erklärte das BVwG gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG für zulässig. Schließlich wurde das Verfahren über die Beschwerde des Verkehrs-Arbeitsinspektorates eingestellt und die Revision gegen diesen Spruchpunkt für nicht zulässig erklärt (I.A. und I.B.).

28 9.1. Begründend ging das BVwG unter anderem davon aus, dass das Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene - Leithaauen“, durch das die Trasse

infolge des Neubaus der „Schleife Ebenfurth“ verlaufen soll, durch das gegenständliche Vorhaben - nach dem aufhebenden Erkenntnis vom 26. Juni 2025 - in Bezug auf die Erhaltungsziele für das Europaschutzgebiet nicht erheblich beeinträchtigt werde. Dazu verwies das BVwG auf die Umweltverträglichkeitserklärung, die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie darauf, dass Gegenstand der vorliegenden Entscheidung nicht mehr Maßnahmen des Vorhabensteils „Schleife Ebenfurth“ seien. Der nunmehr genehmigte Vorhabensteil befinde sich in erkennbar großem Abstand zum Schutzgebiet. Mangels erheblicher Beeinträchtigung habe § 10 Abs. 4 NÖ NSchG der Genehmigungserteilung nicht entgegengestanden.

29 Wenn das BVwG zwar nicht auch (wie die erstbelangte Behörde) von der Unionsrechtskonformität der Erhaltungsziele, die mit § 16 Abs. 1 und § 37 Abs. 1 der Verordnung über die Europaschutzgebiete von der Niederösterreichischen Landesregierung für das betroffene Europaschutzgebiet festgelegt wurden, ausgehe, so sehe es sich dennoch nicht gehalten, Ermittlungstätigkeiten dahingehend zu setzen, inwieweit diese Erhaltungsziele den unionsrechtlichen Anforderungen, nämlich „spezifisch“ und „konkret“ zu sein, entsprechen würden, und selbst Erhaltungsziele festzustellen, um sie bei der Beurteilung von Auswirkungen iSd Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) auf das Schutzgebiet heranzuziehen.

30 9.2. Die Zulassung der Revision begründete das BVwG unter anderem mit dem Fehlen von Rechtsprechung zur Rechtsfrage, ob im Falle von Erhaltungszielen, die für ein Schutzgebiet nach der FFH-RL unrichtig festgelegt worden seien, andere Erhaltungsziele im Einzelfall zu ermitteln und bei der Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL anzuwenden seien. Diese Rechtsfrage sei für die vorliegende Entscheidung insofern relevant, als anderslautende Erhaltungsziele ein anderes Ergebnis bei dieser Prüfung zur Folge haben könnten.

31 10. Gegen Spruchpunkt II.A.1 des zweitangefochtenen Erkenntnisses des BVwG vom 9. April 2026 richtet sich die vorliegende Revision der fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien, wobei die fünftrevisionswerbende Partei auch Spruchpunkt II.A.2 des zweitangefochtenen Erkenntnisses anficht.

32 10.1. Zur Begründung ihrer Zulässigkeit wird in der Revision nicht nur die vom BVwG aufgeworfene Rechtsfrage aufgegriffen, sondern auch das Fehlen bzw. ein Abweichen von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes und des Gerichtshofes der Europäischen Union zu den Konsequenzen unrichtig festgelegter Erhaltungsziele für die Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL geltend gemacht, dazu ein Vorabentscheidungsersuchen angeregt und der beiden Erkenntnissen zugrunde liegenden Annahme des BVwG entgegen getreten, dass als Teil des Hochleistungsstreckenvorhabens, für das die belangten Behörden nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zuständig seien, nicht nur die Maßnahmen an der „Pottendorfer Linie“ selbst, sondern auch die damit zusammenhängenden Maßnahmen (insbesondere die Errichtung einer „Abzweigung Schleife Ebenfurth“) anzusehen seien.

33 10.2. Im Zuge des vom BVwG dazu durchgeführten Vorverfahrens erstatteten die Viertrevisionswerberin als mitbeteiligte Partei und der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als erstbelangte Behörde jeweils eine Revisionsbeantwortung, in denen unter anderem die Zulässigkeit der Revision mit dem Hinweis bestritten wird, dass die vom BVwG dargelegte Rechtsfrage, nämlich der Eingriff ins Natura 2000-Gebiet, lediglich mit dem - ersatzlos behobenen - Vorhabensteil des Neubaus der Schleife Ebenfurth in Verbindung gestanden und daher aufgrund der räumlichen Distanz des hier offenen Antragsgegenstands zum Natura 2000-Gebiet nicht relevant sei.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die Revisionen wegen ihres rechtlichen und sachlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden und erwogen:

Zum erstangefochtenen Erkenntnis vom 26. Juni 2025

34 11. Zur teilweisen Zurückweisung der Amtsrevisionen

35 11.1. Gemäß Art. 133 Abs. 6 Z 2 B-VG kann die belangte Behörde des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht gegen das Erkenntnis eines Verwaltungsgerichts wegen Rechtswidrigkeit Revision erheben. Wer belangte Behörde im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ist, regelt das B-VG nicht. Maßgeblich ist daher § 9 Abs. 2 VwGVG. Nach Z 1 dieser Bestimmung ist

belangte Behörde in den Fällen des Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG (Beschwerden gegen einen Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit) jene Behörde, die den angefochtenen Bescheid erlassen hat (vgl. VwGH 12.5.2020, Ra 2020/03/0027 bis 0029). Die Grenzen des Rechtsstreites werden bei Amtsrevisionen durch die Anfechtungserklärung des Revisionswerbers gezogen. Dabei tritt an die Stelle der Angabe des Revisionspunktes das in § 28 Abs. 2 VwGG enthaltene Gebot der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (vgl. VwGH 26.3.2021, Ra 2020/03/0098, mwN).

36 Entscheidet ein Verwaltungsgericht mit einem Erkenntnis über Beschwerden gegen mehrere Bescheide verschiedener Behörden, folgt aus Art. 133 Abs. 6 Z 2 B-VG, dass sich die Revisionslegitimation einer belangten Behörde des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht nur auf jenen Teil des in Revision gezogenen Erkenntnisses beschränkt, mit dem über die Rechtmäßigkeit des von dieser belangten Behörde erlassenen Bescheides entschieden wurde. Dagegen wird mit einer Amtsrevision, die sich auch gegen Teile des Erkenntnisses richtet, die andere Beschwerdegegenstände betreffen, die Grenzen der Revisionslegitimation überschritten.

37 Daran vermag weder die Vorgangsweise eines Verwaltungsgerichts, gemäß § 17 VwGVG iVm § 39 Abs. 2 AVG mehrere Verfahren zur gemeinsamen Entscheidung zu verbinden, noch der Umstand etwas zu ändern, dass Rechtsvorschriften eine Konstellation vorsehen, in der ein Bescheid die notwendige Grundlage (für die Erlassung) eines anderen Bescheides bildet und beide Bescheide in einem untrennbaren Zusammenhang zueinander stehen, wie dies bei der Bestimmung des § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000, auf deren Grundlage die Bescheide der Revisionswerber erlassen wurden, der Fall ist (vgl. in diesem Kontext etwa VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058, VwSlg. 19.248 A/2015).

38 11.2. Gegenständlich wurde von den drei amtsrevisionswerbenden Parteien jeweils sowohl Spruchpunkt II.A.1. als auch Spruchpunkt II.A.2. des Erkenntnisses vom 26. Juni 2025 - jeweils betreffend die Unzuständigkeit der Behörden in Bezug auf den Vorhabensteil „Schleife Ebenfurth“ - angefochten, obwohl der Anfechtungsumfang der Revisionen damit nicht nur die

Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Bescheides, den die jeweilige Revisionswerberin selbst erlassen hatte, enthält. Daher erweisen sich die Amtsrevisionen in dem Umfang als unzulässig, in dem sich die jeweilige Revision auch gegen jene Teile des Erkenntnisses richtet, mit denen über die Rechtmäßigkeit der Bescheide der anderen revisionswerbenden Parteien abgesprochen wurde.

39 Die vorliegenden Revisionen waren daher insoweit in einem gemäß § 12 Abs. 2 VwGG gebildeten Senat gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen.

40 12. Zur Aufhebung wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts

41 Soweit sich die amtsrevisionswerbenden Parteien mit ihrem Zulässigkeitsvorbringen jeweils gegen die Spruchteile des erstangefochtenen Erkenntnisses wenden, in denen die Aufhebung des von ihnen selbst (jeweils) erlassenen Bescheides ausgesprochen wird, sind die Amtsrevisionen zur Klarstellung der Rechtslage hinsichtlich der vom BVwG in der Zulassungsbegründung angesprochenen Rechtsfragen unter dem Gesichtspunkt des Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig.

Zulässig ist auch die Parteirevision der Viertrevisionswerberin, die sich erkennbar gegen die ersatzlose Behebung der Bescheide in Bezug auf näher bestimmte Maßnahmen mangels Zuständigkeit der bescheiderlassenden Behörden wendet. Da über die Genehmigung dieser Maßnahmen aufgrund der Bescheidbehebungen nicht abgesprochen wurde, erweist sich die Ansicht in der Revisionsbeantwortung der fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien, dass die Viertrevisionswerberin nicht in ihrem Recht auf Sachentscheidung verletzt sein könne, als nicht zutreffend (vgl. etwa VwGH 18.8.2025, Ra 2025/02/0123).

42 Im erwähnten Umfang kommt den Revisionen auch Berechtigung zu:

43 12.1. Die für den vorliegenden Fall maßgebliche Rechtslage hat sich folgendermaßen entwickelt:

44 Mit der B-VG-Novelle 1993, BGBl. Nr. 508, war zunächst Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG um einen (die Gesetzgebung und Vollziehung betreffenden)

Kompetenztatbestand erweitert worden, nämlich die Regelung der UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, „bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und für welche die Verwaltungsvorschriften eine Trassenfestlegung durch Verordnung vorsehen“ (vgl. zur Bedarfskompetenz nach Art. 11 Abs. 6 B-VG des Näheren VfGH 9.12.2025, E 210/2025, E 234/2025, und darauf Bezug nehmend VwGH 17.3.2026, Ro 2025/06/0005).

45 Auf dieser Grundlage wurde in der Stammfassung des UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993, für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken - in Abweichung von den allgemeinen Regelungen - ein Sonderregime eingeführt, das eine UVP im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung einer Trassenverordnung durch den zuständigen Bundesminister (ohne weitere Zuständigkeit für die sonstigen Genehmigungen, die von anderen Behörden zu erteilen waren) vorsah. Gemäß § 24 Abs. 2 Z 2 wurde für die UVP im Verordnungserlassungsverfahren unter anderem § 2 für sinngemäß anwendbar erklärt, der eine Definition des Begriffs eines Vorhabens enthielt („Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft sowie sämtliche damit in einem räumlichen Zusammenhang stehende Maßnahmen“). Der dritte Absatz des § 24 regelte die Konstellation, dass für ein Vorhaben keine Trassenverordnung zu erlassen war, aber die durch dieses Vorhaben bedingten „Begleitmaßnahmen“ einer UVP bedurften. In einem solchen Fall sollte die UVP für das Gesamtvorhaben (ebenfalls) nach den Bestimmungen des § 24 durch den Bundesminister (ohne Genehmigungskonzentration) erfolgen. Im dritten Satz dieses Absatzes wurde der Begriff der „Begleitmaßnahmen“ dahingehend definiert, dass darunter alle Vorhaben, die mit dem Bau der Hochleistungsstrecke in einem räumlichen *oder* sachlichen Zusammenhang stehen, zu verstehen seien. Dieser dritte Absatz des § 24 UVP-G in der Stammfassung lautete auszugsweise wie folgt:

„**§ 24.** (1) ...

(3) Ist für den Bau von Hochleistungsstrecken nach dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, die Erlassung einer Trassenverordnung gemäß § 3 des Hochleistungsstreckengesetzes nicht vorgesehen, aber bedingt dieses Vorhaben, wenn auch nur für eine im

Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Bundesminister/von der Bundesministerin für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchzuführen. Für diese Vorhaben gelten die Bestimmungen des Abs. 2 Z 2 bis 4. Als Begleitmaßnahmen gelten alle Vorhaben, die mit dem Bau der Hochleistungsstrecke in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehen. ...“

46 Mit der UVP-G-Novelle 1996, BGBl. Nr. 773, wurde § 24 insgesamt weitreichend verändert und der Inhalt des bisherigen Abs. 3 in Abs. 4 verschoben. Im neuen Abs. 3 wurde nunmehr angeordnet, dass - wenn vor Erlassung einer Trassenverordnung eine UVP für den Bau einer Hochleistungsstrecke durchzuführen ist und dieses Vorhaben eine im Anhang 1 oder Anhang 2 angeführte - also für sich schon UVP-pflichtige - und damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehende Begleitmaßnahme bedingt, eine UVP für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßahmen) durch den Bundesminister durchzuführen ist. Diese Bestimmung hatte folgenden Wortlaut:

„**§ 24.** (1) ...

(3) Ist für den Bau von Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Abs. 1 Z 2 durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch eine im Anhang 1 oder Anhang 2 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahmen) vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchzuführen. ...

...“

47 In dieser neuen Regelung fand zwar auch der Begriff der „Begleitmaßnahme“ aus der Vorgängerbestimmung Eingang. In den Materialien wurde zur Zielsetzung dieser Vorschrift festgehalten, dass mit einer „einheitlichen“ Prüfung für das Gesamtvorhaben eine Zuständigkeit verschiedener Behörden und die Potenzierung des Verwaltungsaufwands vermieden werden sollte. Unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Verfassungsbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG wurde die bundesbehördliche Zuständigkeit der Vollziehung in den Erläuterungen mit dem Hinweis auf den bereits gesetzlich

implementierten Vorhabensbegriff, dem eine gesamthafte Bedeutung zukomme, begründet (IA 311 BlgNR 20. GP, 5f):

„Durch Absatz 3 wird sichergestellt, daß die Umweltverträglichkeitsprüfung von Hochleistungsstrecken und deren Begleitmaßnahmen gemeinsam vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst durchgeführt und so das Gesamtvorhaben einer einheitlichen Prüfung unterzogen wird. Die ansonsten nach dem 2. Abschnitt zuständige Landesregierung oder nach dem 5. Abschnitt zuständige Leitbehörde sind für diese Vorhaben also nicht zuständig, weil diese in einem engen räumlichen und sachlichen Konnex zur Hochleistungsstrecke stehen. Eine Prüfung durch verschiedene Behörden würde zu einer Potenzierung des Verwaltungsaufwandes und einer nicht sachgerechten Trennung der zusammenhängenden Projekte führen (vgl. weiter Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2). Dies sollte schon im bisherigen Absatz 3 zum Ausdruck kommen, konnte durch die Textierung jedoch nicht eindeutig erreicht werden. ...

Die neuen Abs. 3 und 4 entsprechen der Verfassungsbestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG, wonach für Vorhaben, für welche die Verwaltungsvorschriften eine Trassenfestlegung durch Verordnung vorsehen, die Vollziehung in Angelegenheiten der UVP dem Bund zusteht. Dem Begriff des Vorhabens im UVP-Gesetz (zu dessen verfassungsrechtlicher Absicherung die Verfassungsbestimmung geschaffen wurde) kommt eine gesamthafte Bedeutung zu, die in Rede stehenden punktförmigen Teilvorhaben stehen mit dem durch Verordnung festgelegten Schienenweg in einem untrennbaren Zusammenhang.“

48 Im Zuge der UVP-G-Novelle 2000, BGBl. I Nr. 89, wurde der Vorhabensbegriff in § 2 Abs. 2 mit einer neuen Formulierung dahingehend „klargestellt“, dass sich die UVP nicht auf die jeweilige „technische Anlage“ beschränke, sondern auch alle in einem räumlichen und sachlichen mit dieser im Zusammenhang stehenden Maßnahmen umfasse (vgl. IA 168 BlgNR 21. GP 11). Weiters wurde der Anwendungsbereich der UVP für Trassenvorhaben erweitert, und es wurden die Bestimmungen über eine UVP neu gefasst, wobei sich der Inhalt des vormaligen § 24 Abs. 3 unverändert in einem neuen § 23b Abs. 4 wiederfand und in den Materialien ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, dass die Begriffsbestimmungen des § 2 „mitanzuwenden“ seien (vgl. IA 168 BlgNR 21. GP 24).

49 Mit der UVP-G-Novelle 2004, BGBl. I Nr. 153, wurde die Einbettung der UVP für Trassenvorhaben in ein Verordnungserlassungsverfahren beseitigt und ein bescheidförmig abzuschließendes Genehmigungsverfahren eingeführt, sodass die Bestimmungen insofern anzupassen waren (vgl. AB 757 BlgNR 22. GP 3). Gleichzeitig wurde Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG neu gefasst, der in der seither unverändert gebliebenen Fassung BGBl. I Nr. 153/2004 folgendermaßen lautet:

„**Artikel 10.** (1) Bundessache ist die Gesetzgebung und die Vollziehung in folgenden Angelegenheiten:

...

9. ... Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist;

...“

50 Nach der mit der UVP-G-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 77, eingeführten Verstärkung der Teilkonzentration im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durch aufeinander abzustimmende teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren des Bundesministers und der jeweiligen Landesregierung wurde die (nunmehr in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 inhaltlich unverändert geregelte) Mitberücksichtigung von Begleitmaßnahmen in der UVP für ein Hochleistungsstreckenvorhaben mit der UVP-G-Novelle 2018, BGBl. I Nr. 80, letztmalig modifiziert, indem klargestellt wurde, dass auch „Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind“, als „verbundene Maßnahmen“ Teil des Gesamtvorhabens seien. In den Erläuterungen wurde dazu Folgendes ausgeführt (RV 275 BlgNR 26. GP 11):

„Die ausdrückliche Erwähnung von verbundenen Maßnahmen im Bereich untergeordneter Eisenbahnen dient der legistischen Verankerung der durch die geltende Fassung möglichen und in der Praxis bewährten Behandlung von mit Vorhaben an Hochleistungsstrecken verbundenen Veränderungen an Neben- und Anschlussbahnen durch das BMVIT in Verfahren nach dem 3. Abschnitt.“

51 Die Bestimmung des § 23b des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, sowie die

übrigen maßgeblichen Bestimmungen, nämlich § 2 und § 24 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 26/2023, lauten auszugsweise folgendermaßen:

„**§ 2.** (1) Mitwirkende Behörden sind jene Behörden, die nach den Verwaltungsvorschriften

1. für die Genehmigungen oder Überwachung des Vorhabens zuständig wären, wenn für das Vorhaben nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen wäre,
2. für die Überwachung des Vorhabens oder die Erlassung von zur Ausführung des Vorhabens (Errichtung oder Betrieb) notwendigen Verordnungen zuständig sind oder
3. an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind.

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

(3) Als Genehmigungen gelten die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen. Davon ist auch die Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz des Wasserrechtsgesetzes 1959, nicht jedoch die Einräumung sonstiger Zwangsrechte erfasst.

...

Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. ...

(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,

...

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 Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine

Hochleistungsstrecke sind oder 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 verbundene Maßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. Ist für eine Hochleistungsstrecke und verbundene Maßnahmen 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 Gemeinden 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.

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

(3) Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Die

Bezirksverwaltungsbehörde kann mit der Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(4) Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren jeweils betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß § 24g. Sie beginnt mit Antragstellung gemäß § 24a. Ab diesem Zeitpunkt ist in den Angelegenheiten gemäß Abs. 1 und 3 die Zuständigkeit der nach den Verwaltungsvorschriften sonst zuständigen Behörden auf die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes eingeschränkt. Die Zuständigkeit nach Abs. 1 und 3 endet zu dem in § 24h Abs. 3 bezeichneten Zeitpunkt. Besteht der Verdacht einer Übertretung gemäß § 45 Z 2 lit. a oder b, hat die Behörde nach Abs. 1 die in § 360 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1994 genannten Maßnahmen zu treffen.

...

(7) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im Verfahren nach Abs. 1 anzuwenden: § 2 (Begriffsbestimmungen) mit der Maßgabe, dass auch die Behörde nach Abs. 3 zu den mitwirkenden Behörden zählt; § 4 (Vorverfahren und Investorenservice); § 6 (Umweltverträglichkeitserklärung) mit der Maßgabe, dass die Behörde festlegen kann, dass bestimmte Angaben und Unterlagen, soweit sie nicht für eine Abschätzung der Umweltauswirkungen in diesem Verfahrensstadium notwendig sind, erst in einem späteren Genehmigungsverfahren vorzulegen sind; § 10 Abs. 1 bis 6 und 8 (grenzüberschreitende Auswirkungen); § 14 (Strukturierung des Verfahrens) und § 16 (mündliche Verhandlung und weiteres Verfahren).

...“

52 Das Hochleistungsstreckengesetz (HLG), BGBl. Nr. 135/1989, lautet in der hier maßgeblichen Fassung BGBl. I Nr. 154/2004 (somit vor der Novelle BGBl. I Nr. 85/2025) auszugsweise folgendermaßen:

„**Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken**

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hiefür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

...

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.

...“

53 Auf der Grundlage des HLG erging die 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 370/1989 (1. HL-V). Sie lautet im Hinblick auf die vorliegend relevante Strecke idF BGBl. II Nr. 397/1998 (auszugsweise) wie folgt:

„Folgende Eisenbahnen (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) werden zu Hochleistungsstrecken erklärt:

1. ...

...

6. Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf)-Pottendorf-Wiener Neustadt;

...“

54 12.2. Gegenstand der UVP ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit des zur Bewilligung eingereichten Vorhabens. Was unter einem Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu verstehen ist, ergibt sich aus § 2 Abs. 2 UVP-G 2000. In diesem Zusammenhang hat der Verwaltungsgerichtshof bereits festgehalten, dass der Begriff des Vorhabens iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 weit zu verstehen ist. Dieser weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekt(e) in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu beurteilen. Es ist auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang der einzubeziehenden Anlagen oder Eingriffe abzustellen; liegt ein solcher Zusammenhang vor, ist von einem Vorhaben auszugehen (vgl. etwa VwGH 8.10.2020, Ra 2018/07/0447, mwN).

55 12.3. Mit dem Vorhabensbegriff im Kontext eines Hochleistungsstreckenvorhabens nach § 23b UVP-G 2000 beschäftigte sich der Verwaltungsgerichtshof bereits in dem - vom BVwG erwähnten - Erkenntnis VwGH 23.6.2010, 2007/03/0160, dem die Frage zugrunde lag, ob die Errichtung einer 110 kV-Hochspannungs-Bahnstrom-Übertragungsanlage von Graz nach Werndorf (auch) Teil des Vorhabens des zweigleisigen Ausbaues der Südbahn, einer Fernverkehrsstrecke, sei und schon deshalb einer UVP zu unterziehen gewesen wäre. Unter Hinweis auf den weiten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ging der Verwaltungsgerichtshof davon aus, dass die geplante Bahnstromanlage mit dem zweigleisigen Ausbau der Südbahn eine funktionelle Einheit bilde, weil der (teilweise bereits umgesetzte, teilweise

geplante) Ausbau einer zusätzlichen Energieeinspeisung bedürfe, die durch das Unterwerk Werndorf sichergestellt werde.

56 12.4. Im vorliegenden Fall hat das BVwG die Zuständigkeit der Revisionswerber zur Erlassung der verfahrensgegenständlichen Bescheide nach § 24 Abs. 1 und 3 UVP-G 2000 im Hinblick auf Teile des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens - jene betreffend die „Schleife Ebenfurth“ - unter anderem mit der Begründung verneint, dass diese Projektteile nicht Teil des „Gesamtvorhabens“ iSd § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 seien. Diese Annahme trifft aus folgenden Erwägungen nicht zu:

57 Aus der historischen Genese der Bestimmung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 geht das fortwährende Bestreben des Gesetzgebers klar hervor, die Grenzen des Begriffs des Hochleistungsstreckenvorhabens weit zu ziehen. Dies manifestiert sich bereits in der UVP-G-Novelle 1996 durch die Übernahme der Wortfolge „im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme“, die in der Stammfassung sehr weitgehend definiert war („alle Vorhaben ... in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang...“) und die dazu gedient hatte, die UVP nach dem dritten Abschnitt auch für Vorhaben sicherzustellen, die im Konnex zu Hochleistungsstrecken standen, für die keine Trassenverordnung zu erlassen war. Die der Regelung zugrunde liegende Zielsetzung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 kommt ebenso in den Erläuterungen zur UVP-G-Novelle 1996 deutlich zum Ausdruck, in denen die einheitliche Prüfung des Gesamtvorhabens durch den zuständigen Bundesminister für die in einem engen räumlichen und sachlichen Zusammenhang zur Hochleistungsstrecke stehenden Vorhaben mit der Absicht, eine Zuständigkeitshäufung unterschiedlicher Behörden und eine nicht sachgerechte Trennung zusammenhängender Projekte zu vermeiden, unter ausdrücklichem Hinweis auf den weiten Vorhabensbegriff nach § 2 Abs. 2 der Stammfassung und dessen „gesamthafte Bedeutung“ betont wurde (siehe oben in Rn. 47).

58 Dass die Rechtslage in dieser Hinsicht anlässlich der UVP-G-Novelle 2000 eine Veränderung erfuhr, lässt sich nicht erkennen: In deren Rahmen wurde der Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 neu formuliert und in den Erläuterungen zu § 24 UVP-G 2000 ausdrücklich die „Mitanwendung“ der

Begriffsbestimmungen in § 2 hervorgehoben (siehe oben in Rn. 48). Offenkundig unter Bedachtnahme auf diesen weiten Vorhabensbegriff wurde im Zuge der UVP-G-Novelle 2018 zur „legistischen Verankerung der durch die geltende Fassung möglichen“ Behandlung von Maßnahmen an Neben- und Anschlussbahnen innerhalb des Verfahrens nach dem dritten Abschnitt der erste Satz des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 um einen zweiten Tatbestand erweitert, um den Umfang des Gesamtvorhabens, auf den sich die UVP nach dem dritten Abschnitt erstrecken soll, zu verdeutlichen (siehe oben in Rn. 50).

59 Vor diesem Hintergrund bleibt für ein restriktives Verständnis des Vorhabensbegriffs bei Hochleistungsstrecken, wie es das BVwG angenommen hat (oder wie es etwa eine von den fünft- bis achtrevisionswerbenden Parteien vertretene Orientierung am Wortlaut der Bestimmungen des HLG nahe legen würde), kein Raum (vgl. auch VwGH 29.11.2018, Ro 2016/06/0024, 0025, wonach keine Notwendigkeit bestehe, den Vorhabensbegriff im Zusammenhang mit Projekten, die unter § 23a oder § 23b UVP-G 2000 fallen, anders zu verstehen als sonst im UVP-G 2000). Insbesondere kann weder der seit der Stammfassung insoweit unverändert gebliebenen Wortfolge in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000, als die in Rede stehenden Maßnahmen durch das Hochleistungsstreckenvorhaben „bedingt“ sein müssen, noch dem Begriff der „Begleitmaßnahme“ jene - eingeschränkte - Bedeutung beigemessen werden, von der das BVwG vorliegend ausgegangen ist und die den Bestrebungen des Gesetzgebers, einen weiten Begriff des Hochleistungsstreckenvorhabens zu bilden, zuwiderliefe.

60 Vielmehr ist der Umfang des Vorhabens, wie es der UVP zu unterziehen ist, auch für ein Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 schon auf Grund des Verweises in § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 anhand des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zu bestimmen und umfasst damit im Fall des Baus einer Hochleistungsstrecke auch sämtliche damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehende Maßnahmen.

61 Entgegen der Ansicht des BVwG wird damit auch nicht die Bestimmung des § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 sinnentleert. Sie regelt vielmehr zweierlei: Zum einen enthält sie vor allem (und nunmehr als zweiten Tatbestand) eine

Regelung für den Fall, dass durch den Bau einer Hochleistungsstrecke Begleitmaßnahmen in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang hierzu bedingt sind, die für sich einen Tatbestand des Anhangs 1 des UVP-G 2000 erfüllen, also einer UVP nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen wären. Obwohl solche nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 wegen dieses Zusammenhangs eigentlich ein einheitliches Vorhaben darstellen würden, müssten sie schon auf Grund der unterschiedlichen Behördenzuständigkeiten in getrennten Verfahren (nach einerseits dem dritten und andererseits dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000) behandelt werden. Um dies zu vermeiden, wird angeordnet, dass die UVP für das Gesamtvorhaben einheitlich nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu führen ist (vgl. idS auch die in Rn. 47 wiedergegebenen Gesetzesmaterialien, nach denen eine Trennung der nach dem weiten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zusammenhängenden Projekte auf Grund der Zuständigkeit unterschiedlicher Behörden unterbleiben soll).

62 Zum anderen stellt sie durch die Einführung des nunmehr ersten Tatbestandes mit der UVP-G-Novelle 2018 klar, dass durch den Bau der Hochleistungsstrecke bedingte Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind, ebenfalls in die UVP als Teil des Gesamtvorhabens nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 einzubeziehen sind.

63 § 23b Abs. 3 UVP-G enthält somit weder eine § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 wiederholende, noch im Vergleich dazu eine einschränkende Abgrenzung des Vorhabensbegriffes, sondern regelt die Verfahrensart für die für das Gesamtvorhaben durchzuführende UVP.

64 Soweit das BVwG in diesem Zusammenhang auch verfassungsrechtliche Überlegungen ins Treffen führt, erweisen sich diese nicht als tragfähig: Wie erwähnt, wurde mit der UVP-G-Novelle 2004 das Verfahren im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 geändert, indem an die Stelle einer Trassenverordnung die Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheids trat; ebenfalls mit BGBl. I Nr. 153/2004 wurde die diesbezügliche verfassungsrechtliche Grundlage mit Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG angepasst (vgl. AB 757 BlgNR 22. GP 2). Wenn dem UVP-G 2000 - wie oben

dargelegt - bereits vor der UVP-G-Novelle 2004 ein weites Begriffsverständnis für Hochleistungsstreckenvorhaben zugrunde lag und der Verfassungsgesetzgeber gleichzeitig mit der Novellierung des UVP-G 2000 den einfachgesetzlichen Veränderungen eine verfassungsrechtliche Grundlage geben wollte, so kann ihm zugesonnen werden, dass er mit Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG auch die mit diesem weiten Begriffsverständnis verbundene Zuständigkeit in Gesetzgebung und Vollziehung hinsichtlich des Verfahrens nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 umfassen wollte. An dieser Stelle sei angemerkt, dass der Verfassungsgerichtshof die Behandlung der gegen das erstangefochtene Erkenntnis erhobenen Beschwerden mangels Klärung einer spezifisch verfassungsrechtlichen Frage abgelehnt hat (siehe oben in Rn. 20).

65 Somit ist davon auszugehen, dass der Begriff des Gesamtvorhabens in § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 im Lichte des Vorhabensbegriffs des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 dahingehend zu verstehen ist, dass ein Hochleistungsstreckenvorhaben iSd § 23b Abs. 1 oder 2 UVP-G 2000 sämtliche Maßnahmen, die in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen und insofern durch das Hochleistungsstreckenvorhaben bedingt sind, miteinschließt.

66 12.5. Nach den Feststellungen des BVwG enthält das Vorhaben - wie es von der Viertrevisionswerberin zur Genehmigung eingereicht wurde - im vorliegenden Fall Maßnahmen an der bestehenden Hochleistungsstrecke „Pottendorfer Linie“ auf einer Länge von etwa acht Kilometern, den Um- bzw. Neubau der auf der „Pottendorfer Linie“ befindlichen Verkehrsstation Pottendorf-Landegg und des Bahnhofs Ebenfurth, den Abtrag der bestehenden Gleisanlagen des Bahnhofs Ebenfurth und der Strecke nach Neufeld an der Leitha sowie den Neubau der „Schleife Ebenfurth“ zur Anbindung der Raaberbahn an die „Pottendorfer Linie“.

67 In Bezug auf das Teilvorhaben „Pottendorfer Linie“ ist das BVwG davon ausgegangen, dass der Tatbestand des § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 erfüllt sei. Angesichts dessen, dass bereits bisher eine Anbindung der Raaberbahn an die „Pottendorfer Linie“ bestanden hat, stellen die darüberhinausgehenden (und vorliegend strittigen) Vorhabensteile lediglich eine Modifikation der schon

bestehenden Anbindung an die Hochleistungsstrecke dar, die wegen des Ausbaues der „Pottendorfer Linie“ als Hochleistungsstrecke notwendig sind. Diese Maßnahmen stehen mit dem Hochleistungsstreckenvorhaben in einem zwingenden funktionellen Zusammenhang, der sich auch aus den Projektzielen ableiten lässt (siehe oben Rn. 2). Die Maßnahmen sind daher solche iS des ersten Tatbestandes des § 23b Abs. 3 erster Satz UVP-G 2000 („Maßnahmen an Eisenbahnen, die keine Hochleistungsstrecke sind“) und bilden zusammen mit den Maßnahmen des Vorhabensteils „Pottendorfer Linie“ das Gesamtvorhaben iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, auf das sich die UVP nach den Vorschriften des dritten Abschnitts des UVP-G 2000 erstreckt.

68 12.6. Dadurch, dass das BVwG gegenständlich das Vorliegen eines Gesamtvorhabens und damit auch die Zuständigkeit der belangten Behörden zur Erlassung der in Beschwerde gezogenen Bescheide gemäß § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 zu Unrecht teilweise verneint hat, hat es das erstangefochtene Erkenntnis in diesem Umfang mit Rechtswidrigkeit belastet.

69 13. Deshalb war das erstangefochtene Erkenntnis im Umfang der Spruchpunkte II.A.1. und II.A.2. gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

70 13.1. Die von der erst-, der dritt- und der viertrevisionswerbenden Partei jeweils als mitbeteiligte Partei eingebrachten Revisionsbeantwortungen, in denen sie sich den Revisionen gegen das erstangefochtene Erkenntnis anschlossen, waren zurückzuweisen: Streithelfer, die auf der Seite der revisionswerbenden Partei in das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eintreten, sind im Gesetz nicht vorgesehen. Ein Beitritt als mitbeteiligte Partei auf Seiten der revisionswerbenden Partei findet im VwGG sohin keine Deckung (vgl. etwa VwGH 18.11.2025, Ro 2025/03/0024, mwN).

71 13.2. Der Zuspruch von Kostenersatz an die Viertrevisionswerberin gründet auf den §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.

72 Die Anträge des Erstrevisionswerbers und der Zweitrevisionswerberin auf Aufwandersatz waren abzuweisen, weil gemäß § 47 Abs. 4 VwGG in den

Fällen des Art. 133 Abs. 6 Z 2 B-VG Amtsrevisionswerbern und Rechtsträgern kein Anspruch auf Aufwandersatz zusteht.

Zum zweitangefochtenen Erkenntnis vom 9. April 2026

73 14. Das BVwG hat auch dem zweitangefochtenen Erkenntnis die Rechtsansicht zugrunde gelegt, dass das von der Viertrevisionswerberin zur Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 eingereichte Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ in rechtlicher Hinsicht trennbar sei und in zwei Vorhaben („Pottendorfer Linie“ einerseits, „Schleife Ebenfurth“ andererseits) zu unterteilen sei, von denen lediglich für eines („Pottendorfer Linie“) eine UVP (im vereinfachten Verfahren) nach § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 durchzuführen sei.

74 Wie bereits dargelegt, steht diese Rechtsansicht mit dem UVP-G 2000 nicht in Einklang, weil auch für den dritten Abschnitt des UVP-G 2000 der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 maßgeblich ist und daher auch jene Maßnahmen, die mit den unmittelbar an der Hochleistungsstrecke durchzuführenden Maßnahmen in einem zwingenden funktionellen Zusammenhang stehen, Teil des - einheitlich im Rahmen der UVP (hier im vereinfachten Verfahren) zu beurteilenden - „Gesamtvorhabens“ iSd § 23b Abs. 3 UVP-G 2000 sind.

75 Aus den zur Aufhebung des erstangefochtenen Erkenntnis führenden, oben dargelegten Gründen kann daher auch die mit dem zweitangefochtenen Erkenntnis (in dessen Spruchpunkten II.A.1. und II.A.2.) erfolgte Absprache über bloß einen Teil des Gesamtvorhabens keinen Bestand haben.

76 Schon deshalb ist auch das zweitangefochtene Erkenntnis im Umfang seiner Spruchpunkte II.A.1. und II.A.2. (ebenfalls) gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

77 Der Ausspruch über den Aufwandersatz beruht auf den §§ 47 ff VwGG, insbesondere § 53 Abs. 1 VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.

W i e n , am 2. September 2026