

Verfassungsgerichtshof
Judenplatz 11, 1010 Wien
V 87/06-11

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

Der Verfassungsgerichtshof hat unter dem Vorsitz des
Präsidenten

Dr. K o r i n e k ,

in Anwesenheit der Vizepräsidentin

Dr. B i e r l e i n

und der Mitglieder

Dr. B e r c h t o l d - O s t e r m a n n ,

DDr. G r a b e n w a r t e r ,

Dr. H a l l e r ,

Dr. H e l l e r ,

Dr. H o l z i n g e r ,

Dr. K a h r ,

Dr. L a s s ,

Dr. L i e h r ,

Dr. M ü l l e r ,

Dr. O b e r n d o r f e r ,

DDr. R u p p e und

Dr. S p i e l b ü c h l e r

als Stimmführer, im Beisein des Schriftführers

Dr. F a b e r ,

(13. Dezember 2007)

über den Antrag der GEMEINDE ST. KANZIAN am Klopeinersee, Klopeiner Straße 5, 9122 St. Kanzian, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Gerhard Brandl, Kardinalschütt 7, 9020 Klagenfurt, die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich-Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II. Nr. 140/2006, als gesetzwidrig aufzuheben, in seiner heutigen nichtöffentlichen Sitzung gemäß § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 iVm Art. 139 B-VG zu Recht erkannt:

Der Antrag wird abgewiesen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

I. 1. Mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. 83/1994, wurde die Eisenbahnstrecke Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

2. Nach Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) 2000, BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 89/2000, erließ der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie - gestützt auf § 3 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (HlG), BGBl. 135/1989 idF BGBl. I 138/2003, - am 4. April 2006 die Verordnung betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II 140/2006.

2.1. Mit dieser (nunmehr vor dem Verfassungsgerichtshof zur Gänze angefochtenen) Verordnung wird der Trassenverlauf der Hochleistungsstrecke für den Abschnitt Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt wie folgt bestimmt:

"1. Der Trassenverlauf des Abschnittes Aich - Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt im Bereich der Gemeinden Bleiburg, Feistritz ob Bleiburg, Eberndorf, St. Kanzian am Klopeiner See, Völkermarkt, Grafenstein und Ruden wird wie folgt bestimmt:

Die Trasse des Abschnittes Aich - Althofen/Drau schließt unmittelbar an das Ausbauprojekt Klagenfurt - Althofen/Drau an. Zunächst folgt die Neubaustrecke auf ca. 800 m Länge der Bestandstrecke und schwenkt dann mit einem Linksbogen in Richtung Nordosten. Die Neubaustrecke unterquert dabei den Bereich um Lind mit einem kurzen Tunnel in einer Länge von 490 m, um unmittelbar im Anschluss daran den Völkermarkter Stausee mit einer ca. 515 m langen Brücke zu queren. Unmittelbar nach der Drauquerung mündet die Trasse in den Tunnel Stein. Nordöstlich von Schreckendorf verläuft die Trasse in Dammlage im freien Gelände. Ab hier steigt die Trasse bis zum Bahnhof Kühnsdorf. Es folgen der Tunnel Untersammelsdorf und nach einem kurzen offenen Abschnitt der Tunnel Srejach mit einer Länge von 620 m. Bei den Ortschaften Srejach bzw. Peratschitzen mit Schloss Wasserhofen verläuft die Trasse in unmittelbarer Nähe von Siedlungsgebiet mit touristischer Nutzung, wobei in Peratschitzen im Siedlungsnahbereich eine 160 m lange Grünbrücke errichtet wird. Nach einer 275 m langen Brücke bei Wasserhofen beginnt bereits der Bahnhof Kühnsdorf/Klopeiner See. Östlich des Bahnhofes und unmittelbar nördlich des bahnnächsten Siedlungsbereiches von Kühnsdorf wird eine 495 m lange Grünbrücke errichtet. Im Anschluss an diese Grünbrücke überquert die Bahnstrecke die B 82 Seeberg Bundesstraße bzw. den Gösselsdorfer Seebach. Im Anschluss an die Seebachquerung steigt die Trasse in Richtung Dobrowa bis in den Bereich von Mittelern. Im Bereich von Mittelern von km 16,2 bis km 18,1 ist ein Überholbahnhof vorgesehen. In diesem Bereich zweigt die eingleisige Bleiburger Schleife ab, wobei unmittelbar nach Abzweigung der eingleisigen Strecke aus dem Überholgleis die Haltestelle Mittelern angeordnet wird. Die Koralmbahn schwenkt anschließend nach Nordosten und verläuft nördlich von Moos im Wald bzw. Waldrandbereich der Dobrowa. Westlich von Heiligengrab bindet die Bleiburger Schleife, welche die Stadt Bleiburg sowie die umliegenden Ortschaften erschließt, wieder in die Koralmbahn über eine eingleisige niveaugleiche Abzweigstelle ein. Unmittelbar vor der Einbindung noch an der Bleiburger Schleife ist die Errichtung der Haltestelle Aich/Wiederndorf vorgesehen, die als Ersatz für die Haltestelle Aich an der Bestandstrecke dient. Die Trasse verläuft weiter in siedlungsferner Lage am Waldrand entlang in Richtung Nordnordost und schwenkt erst unmittelbar vor der Drauquerung in den Trassenverlauf der bestehenden Jauntalbahn ein. Die Drauquerung erfolgt entlang der Bestandstrecke unter Mitnutzung von Elementen der bestehenden Jauntalbrücke. Bei km 28,615 endet der Planungsabschnitt Aich - Althofen/Drau.

2. Der Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 2 HLG für den Verlauf der neu herzustellenden Trasse, der auch das Hochleistungsstrecken-Baugebiet gemäß § 5 Abs. 1 HLG darstellt, ist in den beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Techno-

logie (Abt. IV/Sch2), beim Amt der Kärntner Landesregierung sowie bei den Gemeinden Bleiburg, Feistritz ob Bleiburg, Eberndorf, St. Kanzian am Klopeiner See, Völkermarkt, Grafenstein und Ruden aufliegenden Katasterlageplänen mit Trassenverordnungstreifen Blatt 1 bis Blatt 10, Plan Nr. KB-UVE 23-S-1131-0 bis KB-UVE 23-S-1140-0, Maßstab 1:2.500 durch die grau unterlegten Streifen ausgewiesen.

3. Bei der Erlassung der Verordnung wurden die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) gemäß § 24h Abs. 3 UVP-G berücksichtigt.

Die Umweltverträglichkeitserklärung und das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das Protokoll der öffentlichen Erörterung liegen bei den im Abs. 2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht auf.

Eine Veröffentlichung der wesentlichen Entscheidungsgründe im Sinne des § 24h UVP-G erfolgt im Anschluss an die Verlautbarung dieser Verordnung in einer Ausgabe der Wiener Zeitung, der Kleinen Zeitung und der Kronen Zeitung und wird in den im Abs. 2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Erörterung aufgelegt werden."

2.2. Die im letzten Absatz der soeben zitierten Verordnung angesprochenen - und über ein Jahr nach Kundmachung der Verordnung veröffentlichten - Entscheidungsgründe lauten (Wiener Zeitung vom 17. März 2007):

"[...]

Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind den Trassenverordnungsunterlagen (Katasterlageplänen), der Umweltverträglichkeitsklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen [...] beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [...] und in den Gemeindeämtern der Stadtgemeinden Bleiburg und Völkermarkt, der Marktgemeinden Eberndorf und Grafenstein sowie der Gemeinden Feistritz ob Bleiburg, St. Kanzian am Klopeiner See und Ruden für jedermann ab sofort für die Dauer von acht Wochen zur öffentlichen Einsicht auf.

Wien, am 15. März 2007."

3. Mit einem beim Verfassungsgerichtshof am 24. November 2006 eingelangten, auf § 24 Abs. 11 iVm § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 gestützten Antrag begehrt die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See die - kostenpflichtige - Aufhebung dieser Verordnung als gesetzwidrig.

3.1. Zu ihrer Antragslegitimation bringt sie vor, dass der von der angefochtenen Verordnung festgelegte Trassenverlauf durch das Gemeindegebiet der antragstellenden Gemeinde führe, weshalb sie als Standortgemeinde im Sinne von § 19 Abs. 3 UVP-G antragslegitimiert sei.

3.2. In der Sache selbst behauptet die antragstellende Gemeinde das Vorliegen wesentlicher Verfahrensmängel und Verstöße gegen die Vorschriften des UVP-G sowie einen Verstoß gegen Art. 7 B-VG.

3.3. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zur Vertretung der angefochtenen Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof berufene Behörde legte die Verordnungsakten vor und erstattete eine Stellungnahme, in der er den Antragsbehauptungen entgegentritt und die - kostenpflichtige - Abweisung des Antrages begehrt.

II. 1. Der Verfassungsgerichtshof hat zur Frage der Zulässigkeit erwogen:

1.1. Die seit der Novelle zum UVP-G, BGBl. 773/1996, als Abs. 11 des § 24 in Geltung stehende Verfassungsbestimmung über die Antragslegitimation zur Anfechtung u.a. von Trassenverordnungen, die bereits in der Stamfassung des UVP-G, BGBl. 697/1993, (in § 24 Abs. 5) enthalten war, ist gemäß (der Verfassungsbestimmung des) § 46 Abs. 19 Z 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I 153/2004 am 1. Jänner 2005 außer Kraft getreten, jedoch nach Maßgabe von § 46 Abs. 19 Z 3 UVP-G 2000 auf die dort genannten Vorhaben (bzw. die diesen zugrunde liegenden Verordnungen) weiter anzuwenden. Die Übergangsbestimmung blieb auch nach der UVP-G-Novelle, BGBl. I 14/2005, unverändert.

Nach § 46 Abs. 19 Z 3 lit. b UVP-G 2000 ist der dritte Abschnitt in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I 153/2004 (worin die Verfassungsbestimmung des § 24 Abs. 11 nicht mehr vorkommt) nicht anwendbar auf "Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31. Dezember 2004 das Vorverfahren gemäß § 4 eingeleitet worden ist, sofern der Projektwerber/die Projektwerberin nicht die Anwendung des dritten Abschnittes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2004 beantragt;".

1.2. Die Einleitung des Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000 ist im vorliegenden Fall vor dem 31. Dezember 2004 erfolgt, da die Projektwerberin die Einleitung des Vorverfahrens mit Schreiben vom 19. Juli 2000 unter Übermittlung eines Konzeptes zur Umweltverträglichkeitserklärung beantragt hat, woraufhin die belangte Behörde den mitwirkenden Behörden sowie den Standortgemeinden und daran angrenzenden Gemeinden mit Schreiben vom 25. September 2000 die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen eingeräumt hat. Die Projektwerberin hat die Anwendung des dritten Abschnittes in der Fassung BGBl. I 153/2004 nicht beantragt. Gemäß der Übergangsregelung des § 46 Abs. 19 Z 3 UVP-G 2000 findet § 24 Abs. 11 UVP-G idF BGBl. 773/1996 daher auf den vorliegenden Fall Anwendung.

1.3. Nach § 24 Abs. 11 UVP-G idF BGBl. 773/1996 erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen gemäß Abs. 1 auf Antrag der im § 19 Abs. 3 und 4 leg.cit. genannten Parteien. § 19 Abs. 3 leg.cit. nennt als antragsberechtigzte Parteien den Umweltanwalt, die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden.

1.4. Der bezogene Abs. 1 des § 24 legt den Anwendungsbereich des 3. Abschnittes und damit (auch) fest, welche Verordnungen Gegenstand einer Anfechtung durch die in § 19 Abs. 3 UVP-G genannten Parteien sein können. Z 2 der Bestimmung benennt als Prüfungsgegenstand Trassenverordnungen gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes (HlG), BGBl. 135/1989, für den Bau von Hochleistungsstrecken mit einer Länge von mehr als 10 km, die nicht bloß durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken eingerichtet werden. Die in Rede stehende Trassenverordnung bezieht sich auf den Neubau einer Hochleistungsstrecke über eine Länge von mehr als 10 km, die nicht allein durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnstrecken eingerichtet wird.

1.5. Bei der antragstellenden Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See handelt es sich um eine "Standortgemeinde" iSd § 19 Abs. 3 UVP-G, weil - wie sich bereits aus der Verordnung selbst ergibt - die Trasse über ihr Gemeindegebiet verläuft. Der Antrag ist daher zulässig.

III. 1. Der Antrag ist nicht begründet.

1.1. Die bekämpfte Verordnung ist mangels anderslautender Anordnung gemäß § 11 Abs. 1 BGG am 5. April 2006 (dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag) in Kraft getreten. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. insb. zu Flächenwidmungsplänen VfSlg. 14.046/1995, 14.143/1995, sowie zu einer Eisenbahn-Trassenverordnung VfSlg. 16.242/2001) ist - vorbehaltlich anderslautender Sonderregelungen - für das Verfahren zur

Erlassung einer Verordnung die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltende Rechtslage maßgeblich. Da das UVP-G in Ansehung der Erlassung einer Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 HlG verfahrensrechtlichen Charakter besitzt, ist die angefochtene Verordnung anhand des zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltenden UVP-G zu überprüfen. Zum Zeitpunkt der Erlassung der Trassenverordnung standen das Hochleistungsstreckengesetz idF BGBl. I 154/2004 sowie das UVP-G 2000 idF BGBl. I 14/2005 in Geltung. Unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 18 Z 5 UVP-G 2000 idF BGBl. I 14/2005 ist jedoch für die Erlassung einer Trassenverordnung nach dem HlG die Fassung des UVP-G 2000 idF BGBl. I 89/2000 maßgeblich. Gemäß der Übergangsbestimmung des § 16 Abs. 4 HlG idF BGBl. I 154/2004 beruht die Verordnung auf dem Hochleistungsstreckengesetz (HlG) idF BGBl. I 138/2003. Die Verordnung ist demnach auch am Maßstab dieser Gesetzeslage zu überprüfen.

1.1.1. Die einschlägigen Bestimmungen des HlG idF BGBl. I 138/2003 lauten:

"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.

[...]

§ 3. (1) Insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umwelt-

verträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) den Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) zu bestimmen. [...] Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen ist, ist überdies der Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu bestimmen.

(2) In einer Verordnung nach Abs. 1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hierfür 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 von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

(3) Eine Verordnung nach Abs. 1 hat den Hinweis auf die Planunterlagen zu enthalten. Die Planunterlagen sind beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

§ 4. (1) Vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(4) Die Anhörung ist im übrigen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jeweils nach dessen Bestimmungen durchzuführen."

1.1.2. Die für den Neubau von Hochleistungsstrecken maßgebliche Rechtslage nach dem UVP-G idF BGBl. I 89/2000 stellt sich wie folgt dar:

"Anwendungsbereich für Hochleistungsstrecken

§ 23b. (1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989, ist für folgende Vorhaben, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte,
2. Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
3. [...]

(2) - (3) [...]

(4) Ist für den Bau einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen und bedingt dieses Vorhaben auch eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit diesem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, so ist die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme) nach den Bestimmungen dieses Abschnittes durchzuführen. [...]

(5) [...]

Verfahren, Behörde

§ 24. (1) Im Verfahren zur Erlassung einer Verordnung, für die gemäß § 23a oder § 23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, sind die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen; es findet jedoch kein konzentriertes Genehmigungsverfahren statt.

(2) Die Umweltverträglichkeitsprüfung und das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 3 sind vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführen. [...]

(3) - (4) [...]

(5) Soweit in den folgenden Bestimmungen dieses Abschnittes nicht anderes geregelt ist, sind im UVP-Verfahren § 4 (Vorverfahren) und § 10 Abs. 1 bis 5 und 7 (grenzüberschreitende Auswirkungen) anzuwenden. § 6 (Umweltverträglichkeitserklärung) ist mit der Maßgabe anzuwenden, 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.

(6) - (7) [...]

(8) Für diesen Abschnitt gelten abweichend und ergänzend zu § 2 folgende Begriffsbestimmungen:

1. Mitwirkende Behörden sind jene Behörden, die neben der die Trassenverordnung erlassenden Behörde nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigungen eines gemäß § 23a oder § 23b UVP-pflichtigen Vorhabens zuständig sind oder an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind.

2. Projektwerber/Projektwerberin ist, wer ein in § 23a oder § 23b genanntes Vorhaben gemäß dem Bundesstraßengesetz 1971 oder dem Hochleistungsstreckengesetz dem zuständigen Bundesminister/der zuständigen Bundesministerin zur Durchführung eines Trassenverordnungsverfahrens vorlegt.

(9) - (10) [...]

[...]

Öffentliche Erörterung

§ 24f. (1) Die Behörde hat eine öffentliche Erörterung des Vorhabens durchzuführen. Ort, Zeit und Gegenstand sind gemäß § 44a Abs. 3 AVG zu verlautbaren. Eine Erörterung kann unterbleiben, wenn innerhalb der Stellungnahmefrist gemäß § 9 Abs. 1 keine begründeten schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben abgegeben wurden.

(2) Zur öffentlichen Erörterung können Sachverständige beigezogen werden. Es ist jedermann gestattet, Fragen zu stellen und sich zum Vorhaben zu äußern.

(3) Die Ergebnisse sind in einem Protokoll, in dem die wesentlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben werden, festzuhalten. Dieses Protokoll ist in der Standortgemeinde mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Auflage ist in geeigneter Weise kundzumachen.

[...]

Entscheidung

§ 24h. (1) Eine Verordnung für Vorhaben, für die gemäß § 23a oder § 23b eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, darf nur erlassen werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

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

(4) Die für die Entscheidung zur Erlassung der Verordnung wesentlichen Gründe sind schriftlich darzulegen. Ein entsprechendes Schriftstück ist mit den entsprechenden Planunterlagen bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen.

(5) Die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 und 2 sowie § 17 Abs. 4 und 5 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, so können Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs. 4 an den Verfahren als Beteiligte mit dem Recht auf Akteneinsicht teilnehmen. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde jedenfalls in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen.

(6) Für die Durchführung von Maßnahmen, die nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Voraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens bilden, kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandsrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Dies gilt jedoch nur insoweit, als nicht andere Bundes- oder Landesgesetze eine Enteignung für diesen Zweck vorsehen. Auf Vorhaben des § 23a sind die Bestimmungen der §§ 18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, auf Vorhaben des § 23b die Bestimmungen der §§ 2 und 6 des Hochleistungstreckengesetzes anzuwenden."

1.1.3. Die für Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 maßgebliche besondere Immissionsschutzvorschrift bezüglich Lärm ist die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm - Immissionsschutzverordnung, SchIV), BGBl. 415/1993. Die maßgeblichen Bestimmungen lauten:

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen aufgrund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) [...]

[...]

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 tief 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 dB $\leq L_r \leq 55$ dB,
- sowie
- 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und

2. für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r \geq 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn 40 dB $\leq L_r \leq 45$ dB,
- sowie
- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.

Lärmschutzmaßnahmen

§ 5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) - (6) [...]

(7) Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch diese Verordnung nicht begründet."

1.2. Das Verhältnis zwischen dem Verfahren der Verordnungserlassung nach dem HLG und dem UVP-Verfahren stellt sich wie folgt dar:

1.2.1. Da es sich bei der Eisenbahnstrecke Aich - Althofen/Drau um den Neubau einer Eisenbahnstrecke gemäß § 23b Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 handelt, musste vor Erlassung der angefochtenen Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 HLG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchgeführt werden. Demgemäß waren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 im Verfahren zur Erlassung der Verordnung "die für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen durchzuführen". Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 24 Abs. 2 UVP-G 2000 von derselben Behörde durchzuführen, die auch die Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 HLG zu erlassen hat, also vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung durfte gemäß § 24 Abs. 9 UVP-G 2000 die Trassenverordnung nicht erlassen werden.

Im Allgemeinen erfolgt daher erst, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der öffentlichen Erörterung des diesem zugrunde liegenden Vorhabens - wenn auch ohne besonderen formellen Rechtsakt - abgeschlossen ist, gemäß § 24h UVP-G 2000 die "Entscheidung" über die Erlassung der Verordnung gemäß § 3 Abs. 1 HLG. In der "Entscheidung" über die Erlassung der Verordnung sind gemäß § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 "die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) zu berücksichtigen". Diese Berücksichtigungspflicht bedeutet, dass sich der zuständige Bundesminister vor Erlassung der Trassenverordnung mit dem Ergebnis der

Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der ihm auferlegten Interessenabwägung gemäß § 3 Abs. 1 HlG auseinanderzusetzen hat. Er ist dabei nicht verpflichtet, sämtliche Empfehlungen, die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung - etwa auch im Gutachten - ausgesprochen werden, unmittelbar bei Erlassung der Trassenverordnung, umzusetzen (die Umsetzung erfolgt in anderer Weise nach Maßgabe der Möglichkeiten im Zuge nachfolgender Genehmigungsverfahren, s. Punkte III.1.2.3., III.1.2.4.). § 3 Abs. 1 HlG spricht insoweit von der Verpflichtung des zuständigen Bundesministers, bei der Erlassung der Trassenverordnung "nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4)" vorzugehen. Unzulässig und daher rechtswidrig ist die Erlassung einer Trassenverordnung dabei dann, wenn das der Umweltverträglichkeitsprüfung und der nachfolgenden Trassenverordnung zugrunde gelegte Projekt entweder die in den Z 1 bis 3 des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 festgelegten Grenzen für Emissions-, Immissions- oder Abfallbelastungen überschreitet oder wenn die Gesamtbewertung des Vorhabens gemäß § 24h Abs. 3 zweiter Satz UVP-G 2000 ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen "schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind".

1.2.2. Anders als das nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 in Gestalt eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mündet die Umweltverträglichkeitsprüfung vor Erlassung einer Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 HlG aber in keinen selbständigen Verwaltungsakt. Es ist somit in einem derartigen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als Voraussetzung zur Erlassung einer Trassenverordnung im Regelfall ausgeschlossen, "Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen" nach dem Muster des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 in Gestalt von Nebenbestimmungen zu einer Genehmigungsentscheidung rechtsverbindlich festzusetzen, um zu

erwartende schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern und damit die Voraussetzungen für die Genehmigung des eingereichten Projektes zu schaffen.

1.2.3. Gleichwohl hat der Gesetzgeber auch für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge der Erlassung von Trassenverordnungen vorgesehen, dass durch entsprechende Vorschreibungen oder vorzusehende Maßnahmen eine Rechtslage herbeigeführt werden kann, für die eine Gesamtbewertung des der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogenen Projektes ergibt, dass schwerwiegende Umweltbelastungen vermieden werden, ohne dass diese (zumeist individuellen, an den Projektträger gerichteten) Maßnahmen und Vorschreibungen in die Trassenverordnung selbst aufgenommen werden können (vgl. in Bezug auf Straßenprojekte VfSlg. 16.567/2002). Die Umweltverträglichkeit des Projektes muss daher unter Bedachtnahme auf die in der Umweltverträglichkeitserklärung sowie dem Umweltverträglichkeitsgutachten aufgezeigten zwingenden Maßnahmen zur Vermeidung schwerwiegender Umweltbelastungen beurteilt werden. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass als Folge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens jene Maßnahmen, Vorschreibungen und Auflagen außerhalb der Trassenverordnung in verschiedenen Rechtsformen verfügt werden, deren Verwirklichung schwerwiegende Umweltbelastungen vermeiden lässt und die dazu führen, dass sich die - vorweg - erlassene Trassenverordnung als gesetzmäßig erweist.

1.2.4. Die der Trassenverordnung vorangehende Umweltverträglichkeitsprüfung entbindet den Projektwerber demgemäß nicht davon, spezialgesetzlich vorgesehene Genehmigungen, "die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens" vorgesehen sind (§ 2 Abs. 3 UVP-G 2000), zu erwirken. Vielmehr ordnet § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 ausdrücklich an, dass auch die für allfällige nachfolgende Genehmigungsverfahren zuständigen Behörden bei bzw. in ihrer Entscheidung die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere die Genehmigungskriterien nach § 24h Abs. 1 und 2 leg.cit., zu berücksichtigen und erforderlichenfalls ent-

sprechende Maßnahmen und Nebenbestimmungen zur Verhinderung schwerwiegender Umweltbelastungen und zur Durchsetzung der im UVP-Verfahren festgelegten Ziele vorzuschreiben haben. Die konkrete, den Projektwerber verpflichtende, Festsetzung der im Umweltverträglichkeitsgutachten allfällig vorgesehenen sog. zwingenden Maßnahmen in Form von Auflagen erfolgt damit erst in den darauf folgenden spezialgesetzlichen Genehmigungsverfahren.

1.2.5. Im Hinblick auf die Verfahrensgestaltung bei der Erlassung einer Trassenverordnung nach § 3 Abs. 1 HLG verfügt der zuständige Bundesminister - wie jede verordnungserlassende Behörde - damit über eine Gestaltungsfreiheit, die lediglich durch die Verpflichtung nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zur Durchführung der "für die Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Ermittlungen" begrenzt ist.

Die Verfahrensvorschriften des UVP-G 2000 sind auch nicht so zu verstehen, dass jede, noch so geringfügige Abweichung bereits die Rechtswidrigkeit der abschließenden Trassenverordnung bewirkt (s. VfSlg. 16.567/2002). Somit führt nicht jede Verletzung von Verfahrensvorschriften zur Gesetzwidrigkeit der Verordnung, vielmehr kommt es darauf an, ob bei deren Einhaltung ein anderer Verordnungsinhalt möglich gewesen wäre (vgl. auch VfSlg. 8463/1978). Im Ergebnis sind nach der bisherigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes vor allem solche Verfahrensmängel "beachtlich" (mit der Rechtsfolge der Gesetzwidrigkeit einer Verordnung), die insoweit "wesentlich" waren, als sie zu einer Verkürzung des Anhörungsrechtes insbesondere durch Beschränkung der Informationsrechte führten (s. VfSlg. 16.242/2001).

1.2.6. Der zur Erlassung der Trassenverordnung zuständige Bundesminister besitzt auch die jedem verordnungserlassenden Verwaltungsorgan eingeräumte Gestaltungsfreiheit bei der Durchführung der für die Feststellung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Erlassung der Verordnung notwendigen Ermittlungen und Sachverhaltsfeststellungen. Auch die Einhaltung der im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 enthaltenen speziellen

verfahrensrechtlichen Verpflichtungen steht unter dem Vorbehalt der Unbeachtlichkeit geringfügiger Abweichungen.

1.3. Die antragstellende Gemeinde bringt zunächst vor, dass im Zuge des UVP-Verfahrens keine hinreichende, umweltbezogene Variantenprüfung im Sinne der § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 stattgefunden habe.

1.3.1. In der Umweltverträglichkeitserklärung werde die unrichtige Behauptung aufgestellt, dass die optimale Trassenvariante (Variante 1B) für den Abschnitt 1 (Drauquerung) zur Genehmigung eingereicht worden sei. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergebe sich aber unmissverständlich, dass die Variante 1C wesentlich vorteilhafter wäre. Diese sei mit der Begründung eines hohen Verfahrensrisikos wegen der Tangierung eines Vogelschutzgebietes trotz überwiegender Vorteile gegenüber allen anderen Varianten ausgeschieden worden. Diese Begründung sei jedoch verfehlt. Die Einschätzung eines hohen Verfahrensrisikos bedürfe einer besonderen rechtlichen und fachlichen Prüfung, die jedoch nicht vorgenommen worden sei. Im Übrigen sei auch der Sachverständige für Ökologie im Rahmen der öffentlichen Erörterung zu dem Ergebnis gelangt, dass die Variante 1C aus ökologischer Sicht, obwohl sie ein Vogelschutzgebiet schneiden würde, der eingereichten Variante 1B vorzuziehen sei. Im Teilmgutachten Ökologie sei demgemäß ausgeführt, dass die gewählte Variante nicht optimal wäre.

Der gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 vorzunehmende Vergleich gehe daher eindeutig zugunsten der Variante 1C aus. In den Bereichen Verkehr/Technik/Kosten würde die Variante 1C gleich gut abschneiden wie die eingereichte Variante, wobei sich die Variante 1C aber auf Mensch und Umwelt weitaus weniger auswirke. Dass eine Variante bei der Trassenauswahl wegen eines angeblich nicht eingrenzbaaren Verfahrensrisikos nicht berücksichtigt worden sei, verstoße klar gegen § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000. Der Sinn und Zweck dieser Bestimmung werde gänzlich unterlaufen, sofern

Varianten mit der unsubstantiierten Begründung eines Verfahrensrisikos bei der Trassenauswahl ausgenommen werden.

Schließlich stelle auch der Umstand, dass die von der antragstellenden Gemeinde und den beteiligten Bürgerinitiativen geforderte Variante einer Einhausung der gesamten Strecke vom geplanten Bahnhof Kühnsdorf bis zum Tunnel Lind inklusive der Draubrücke und der Brücke bei Peratschitzen keiner Prüfung unterzogen wurde, einen Verfahrensmangel dar, da auch diese Variante im Hinblick auf alle Schutzgüter wesentlich vorteilhafter sein würde.

1.3.2. Dem hält der Bundesminister entgegen, dass gemäß §§ 3 und 4 HLG Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung ein bestimmtes, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplantes Trassenprojekt sei, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen sei. Daraus sei jedoch kein Vorrang für Projekte ableitbar, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt werden müsste. Weder im HLG noch im UVP-G 2000 sei gesetzlich vorgesehen, dass die umweltverträglichste Trassenvariante gesetzlich verpflichtend auch verordnet werden müsse.

Im Hinblick auf diese Rechtslage sei im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren jedenfalls eine ausreichende Auseinandersetzung mit der Variante 1C erfolgt. Die Errichtung einer Eisenbahntrasse mitten durch ein Schutzgebiet bringe zweifelsohne erhebliche Umweltauswirkungen mit sich und sei nur bei einer Aufhebung des Schutzgebietes genehmigungsfähig. Seitens des Landes Kärnten sei schriftlich im Rahmen der öffentlichen Erörterung dargelegt worden, dass eine Aufhebung des Schutzgebietes nicht in Frage kommen würde.

Im Teilbericht Projektgeschichte der Umweltverträglichkeitserklärung seien das Vorgehen und die Auswahlgründe bei der Auswahl der Trassenvariante ausführlich in einer gesamthaften Betrachtungsweise, einschließlich der umweltrelevanten Vor- und Nachteile, dargelegt. Im Zusammenhang aller umweltrelevanten Fachgebiete entsprechend dem Umweltverträglichkeitsgutachten sei daher technischen und betrieblichen Vorteilen der verordneten Trasse gegenüber der Variante 1C der Vorzug einzuräumen gewesen.

1.3.3. Der Verfassungsgerichtshof geht wie schon im Erkenntnis VfSlg. 16.242/2001 davon aus, dass sich weder aus dem HlG noch aus dem UVP-G 2000 eine gesetzliche Verpflichtung zur Wahl der im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit optimalen Trassenvariante ableiten lässt. Wie sich aus der unter III.1.2. dargestellten Rechtslage ergibt, besteht die Grundlage für die Erlassung einer Trassenverordnung in einem bestimmten, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der "Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn" geplanten Trassenprojekt, bei dessen Erstellung auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen ist, ohne dass daraus jedoch ein Vorrang für Projekte ableitbar wäre, bei denen unter Hintanstellung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ausschließlich auf die bestmögliche Umweltverträglichkeit abgestellt würde.

Aus § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung des die Erlassung der Trassenverordnung durch die Behörde vorbereitenden Eisenbahnunternehmens "die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens" sowie "bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen". Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine

Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (s. *Wimmer/Bergthaler*, in: *Bergthaler/Weber/Wimmer*, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1998, Kap. IV, Rz 34). Im Übrigen ist dem Projektwerber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt. Er hat lediglich für das konkrete, aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes letztlich ausgewählte Projekt Vorkehrungen zur Minimierung der Umweltbelastungen gemäß § 4 Abs. 2 HLG vorzuschlagen, mit denen den Schutzzielen nach § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 Rechnung getragen wird, also insbesondere Schadstoffemissionen nach dem Stand der Technik begrenzt und Immissionsbelastungen wenn nicht vermieden, so doch möglichst gering gehalten werden. Sohin kann aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, zwingend die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Der Vergleich der Variante 1C mit den übrigen in Betracht kommenden Varianten und insbesondere der letztlich ausgewählten Variante 1B ist in der Umweltverträglichkeitserklärung dokumentiert (Mappe 2, Band 2 "Projektgeschichte", Einlage 2-2, 59 ff.). Die Variante 1C wurde, trotz bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung festgestellter Vorteile gegenüber den anderen Trassen insbesondere im Hinblick auf das Fachgebiet "Raum und Umwelt", aufgrund eines "nicht einschätzbaren Verfahrensrisikos" im Hinblick auf die Querung des Natur- und Vogelschutzgebietes "Völkermarkter Stausee", ausgeschieden und bei der Trassenauswahl nicht mehr berücksichtigt. Die Bewertung der Einschätzbarkeit des Verfahrensrisikos wurde auf die festgestellte fehlende Bereitschaft der zuständigen Stellen des Landes Kärnten, das Naturschutzgebiet im betroffenen Bereich aufzuheben, bzw. auf die Tatsache des Vorliegens eines Vogelschutzgebietes nach der Vogelschutzrichtlinie gestützt (s. Mappe 2, Band 2 "Projektgeschichte", Einlage 2-2, 74; Protokoll der öffentlichen Erörterung, 46). Auch jene Sachverständigen, die die Variante 1C, bezogen auf ihre Fachgebiete, als optimal einstufen (Lärmschutz, Raumplanung, Ökologie), bewerteten die Begründung

ihres Ausscheidens als "nachvollziehbar und plausibel". Die Projektwerberin ist ihrer Verpflichtung aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 insofern in ausreichendem Maße nachgekommen. Der verordnungserlassenden Behörde kann damit kein Verfahrensfehler vorgeworfen werden.

1.4. Die antragstellende Gemeinde bringt weiters vor, dass die Auswahl der Variante 1B einen Verstoß gegen die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) darstellen würde.

1.4.1. Gemäß § 5 Abs. 1 SchIV seien bauliche Maßnahmen nach dem Grundsatz anzulegen, dass eine Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werde, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden könne. Zu den Maßnahmen im Sinne dieser Bestimmung zähle jedenfalls auch die Wahl der Trasse. Wenn nun die eingereichte Variante trotz gleicher Kosten und gleicher verkehrlicher bzw. technischer Funktionalität der weitaus weniger lärmbelastenden Variante 1C vorgezogen werde, widerspreche dies den Vorgaben der SchIV. Die SchIV lege ein Optimierungsgebot fest, wonach auch ein die Grenzwerte nicht überschreitendes Vorhaben nur dann zulässig sei, wenn es sich dabei um die immissionsärmste Alternative handle.

1.4.2. Der Bundesminister verweist diesbezüglich zunächst auf seine Ausführungen zum Vorwurf der mangelnden Variantenprüfung. Im Übrigen sei jedenfalls in Entsprechung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, unter Abwägung der gesetzlich relevanten öffentlichen Interessen, den bautechnischen und betrieblichen Vorteilen der verordneten Trasse gegenüber den behaupteten umweltrelevanten Vorteilen der Variante 1C der Vorzug eingeräumt worden. Dies sei auch unter Berücksichtigung der im Projekt im Einzelnen aufgelisteten Maßnahmen erfolgt, die als Vorkehrungen im Sinne des § 4 Abs. 2 HlG verwirklicht werden würden, um wesentliche zusätzliche Umweltbelastungen möglichst gering zu halten.

1.4.3. Bei der SchIV handelt es sich um eine "besondere Immissionsschutzvorschrift" für Eisenbahntrassen im Sinne des § 24h Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000. Die verordnungserlassende Behörde hat sich demgemäß bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen von Nachbarn durch Eisenbahnvorhaben gemäß § 24h Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.

Im Übrigen enthält die SchIV allgemeine Anforderungen zum anrainerseitigen Lärmschutz an Eisenbahnanlagen und ist insoweit insbesondere bei eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren von Relevanz. Sie beruht auf der Verordnungsermächtigung des § 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957, wonach der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie u.a. bestimmen kann, welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß § 19 Abs. 1 bis 3 Eisenbahngesetz 1957 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. Gemäß § 19 Abs. 2 EisenbahnG 1957 handelt es sich dabei insbesondere um Vorkehrungen gegen Schäden an öffentlichem und privatem Gut durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn, womit nach einem Erkenntnis des VwGH auch der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen erfasst ist (vgl. VwGH 13.3.1991, 90/03/0038). § 5 Abs. 1 SchIV verpflichtet das Eisenbahnunternehmen, bauliche Maßnahmen "nach dem Grundsatz auszulegen, dass Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist". Gemäß § 5 Abs. 3 SchIV hat in erster Linie das Eisenbahnunternehmen für den erforderlichen Lärmschutz gegen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung zu sorgen. Vor dem Hintergrund des aus der Verordnungsermächtigung abzuleitenden Zieles und Inhaltes der SchIV lässt sich aus dieser Vorschrift, entgegen dem Vorbringen der antragstellenden Gemeinde, jedenfalls keine Verpflichtung für den Projektwerber ableiten, bei einem vergleichbaren wirtschaftlichen Aufwand eines

Projekts die lärmimmissionsärmste Trassenvariante auszuwählen. Die Regelung betrifft allein die Art und Weise der Gestaltung baulicher Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Eisenbahnstrecken, nicht die (davor liegende) Frage nach dem Verlauf der Eisenbahnstrecke. Im Übrigen wird das Eisenbahnunternehmen dabei lediglich verpflichtet, Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm (unterhalb der nach der SchIV maßgeblichen Höchst-Grenzwerte) - innerhalb der Grenzen wirtschaftlicher Vertretbarkeit - möglichst weitgehend zu verringern. Entsprechende konkrete Vorkehrungen bzw. Auflagen fallen in den Bereich der Trassenverordnung nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Die antragstellende Gemeinde geht daher mit ihrem Vorbringen fehl, dass die Trassenverordnung gegen die SchIV verstoße.

1.5. Die antragstellende Gemeinde wirft der verordnungserlassenden Behörde außerdem unzureichende Sachverhaltsfeststellungen vor.

1.5.1. In dem der Umweltverträglichkeitserklärung beiliegenden Teilgutachten werde zur Ermittlung der Erschütterungswerte für den Streckenabschnitt bei Oberseidendorf auf den "Hangtunnel Stein" Bezug genommen. Tatsächlich führe der Trassenverlauf durch den näher bei Oberseidendorf liegenden "Tunnel Stein". Als Bezugspunkt für die Messwerte sei im Gutachten aber der "Hangtunnel Stein" herangezogen worden. Sohin sei es im UVP-Verfahren unterlassen worden, einen im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen maßgeblichen Sachverhalt (Messwerte) festzustellen, was einen Verstoß gegen § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 und § 37 AVG darstelle. Dieser Verfahrensmangel sei zudem entscheidungswesentlich, da bei richtiger Sachverhaltsermittlung von einer weitaus höheren Belastung der Ortschaft Oberseidendorf auszugehen wäre und das Einreichprojekt daher nicht mehr als umweltverträglich qualifiziert werden könnte.

1.5.2. Der Bundesminister hält dem entgegen, dass die Beurteilung im Fachgebiet "Erschütterung", die im Bericht

"Siedlungs- und Wirtschaft-Raumentwicklung" dargestellt sei, selbstverständlich auf den in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und im Rahmen des UVP-Verfahrens positiv beurteilten Trassenverlauf bezogen sei. Alle durchgeführten Messungen und Berechnungen bezögen sich auf diesen Trassenverlauf - unabhängig von allenfalls abweichenden Bezeichnungen (der "Tunnel Stein" sei in der Planung längerfristig als "Hangtunnel Stein" bezeichnet und erst zu einem späteren Zeitpunkt umbenannt worden).

1.5.3. Die Bedenken der antragstellenden Gemeinde in Bezug auf die mangelhafte Ermittlung der relevanten Entscheidungsgrundlagen wurden, entgegen ihrem Vorbringen, bereits im Rahmen der öffentlichen Erörterung schlüssig widerlegt (Protokoll der öffentlichen Erörterung, 168 f.). Von Vertretern der Projektwerberin wurde dabei ausdrücklich klargestellt, dass "die letztgültige Trasse des Tunnels Stein für die Erschütterungsprognosen herangezogen" worden ist. Die Umweltverträglichkeitserklärung, die die Grundlage für die Beurteilungen durch die Sachverständigen darstellt, bezieht sich ebenfalls explizit auf den Tunnel Stein (Umweltverträglichkeitserklärung, Bericht Zusammenfassung, 26). Der Vorwurf unzureichender Sachverhaltsfeststellungen ist daher nicht begründet.

1.6. Die antragstellende Gemeinde rügt weiters einen Verstoß gegen § 24f Abs. 2 UVP-G 2000, wonach die Ergebnisse der öffentlichen Erörterung durch eine Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen festzuhalten seien.

1.6.1. Im Protokoll zur öffentlichen Erörterung seien wesentliche Aussagen nicht oder nicht richtig wiedergegeben worden. Zudem enthalte das Protokoll die unrichtige Beifügung einer nicht getätigten Äußerung des vormaligen Rechtsvertreters der antragstellenden Gemeinde. Aus alledem ergebe sich das Vorliegen von Verfahrensmängeln.

1.6.2. Die verordnungserlassende Behörde hält dem entgegen, dass die antragstellende Gemeinde die Relevanz der von ihr behaupteten Verstöße hinsichtlich einer allfälligen Gesetzeswidrigkeit nicht aufzuzeigen vermöge. Selbst unter Berücksichtigung der im Protokoll angeblich nicht oder nicht richtig wiedergegebenen Aussagen hätte dies an der Entscheidung der belangten Behörde hinsichtlich der Erlassung der Trassenverordnung nichts geändert.

1.6.3. Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die Behörde über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung ein Protokoll aufzunehmen, in dem die wesentlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben werden. Das Protokoll ist für die Entscheidung der verordnungserlassenden Behörde insoweit bedeutsam, als es nach § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 als "Ergebnis der öffentlichen Erörterung" zu berücksichtigen ist. Ausgehend von den Ausführungen unter Punkt III.1.2.5. zu den Auswirkungen von Verfahrensmängeln im UVP-Verfahren, können Mängel im Protokoll nur insoweit relevante Verfahrensmängel darstellen, als sie im Ergebnis zu einer anderen Entscheidung durch die Behörde bzw. zu einem anderen Verordnungsinhalt geführt hätten (vgl. VfSlg. 16.567/2002). Der belangten Behörde ist beizupflichten, wenn sie darlegt, dass den von der antragstellenden Gemeinde gerügten Fehlern im Protokoll allesamt keine derartige Relevanz zukommt. Der behauptete Verfahrensfehler liegt sohin nicht vor.

1.7. Des Weiteren rügt die antragstellende Gemeinde einen Verstoß gegen §§ 3 und 5 HLG sowie § 24h UVP-G 2000.

1.7.1. Nach § 24h UVP-G 2000 seien die wesentlichen Entscheidungsgründe einer Trassenverordnung in der Standortgemeinde zu veröffentlichen. Deren Nichtveröffentlichung bis zum Tag der Antragstellung stelle einen Verfahrens- bzw. Kundmachungsmangel dar.

Darüber hinaus sei entgegen der §§ 3 und 5 HLG keine Ausweisung des mit der angefochtenen Verordnung festgelegten

Trassenverlaufes in entsprechenden Plänen, die bei der antragstellenden Gemeinde aufzulegen wären, vorgenommen worden. Dieses Fehlen bzw. die Nichtvorlage solcher Pläne, die einen integrierenden Bestandteil der Trassenverordnung darstellten, würden das Verfahren mangelhaft machen. Die belangte Behörde habe diesem Erfordernis trotz entsprechender Aufforderung des Bürgermeisters der antragstellenden Gemeinde nicht entsprochen.

1.7.2. Dem hält der Bundesminister entgegen, dass die wesentlichen Entscheidungsgründe zur Erlassung der Trassenverordnung vorliegen und bei der Behörde und in den Standortgemeinden mit den Planunterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und in geeigneter Form kundgemacht werden würden.

Dass entgegen der §§ 3 und 5 HlG keine Ausweisung des mit der angefochtenen Verordnung festgelegten Trassenverlaufes in entsprechenden Plänen, die bei der antragstellenden Gemeinde aufzulegen wären, vorgenommen worden sei, sei unrichtig. Vielmehr sei gemäß § 2 der angefochtenen Verordnung der Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 2 HlG für den Verlauf der neu herzustellenden Trasse, der auch das Hochleistungsstrecken-Baugebiet gemäß § 5 Abs. 1 HlG darstellt, in den beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (Abteilung 4/Sch2), beim Amt der Kärntner Landesregierung sowie bei den Gemeinden Bleiburg, Feistritz ob Bleiburg, Eberndorf, St. Kanzian am Klopeinersee, Völkermarkt, Grafenstein und Ruden aufliegenden Katasterplänen mit Trassenverordnungsstreifen durch grau unterlegte Streifen ausgewiesen. Der behauptete Verfahrensmangel liege daher nicht vor.

1.7.3. Zum behaupteten Verstoß gegen §§ 3 und 5 HlG ist festzuhalten, dass die Katasterlagepläne bereits Teil der Projektunterlagen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerberin sind, die den Gemeinden übermittelt und von diesen (vor dem Hintergrund der in den Verwaltungsakten befindlichen Anschlags- und Abnahmevermerke der Gemeinden) nachweislich über den gesetzlich geforderten Zeitraum von sechs

Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden sind (Mappe 1, Zusammenfassung und Maßnahmenübersicht, Einlage 1-11 ff.). In diesen Katasterlageplänen wurde der Trassenverordnungsstreifen, wie von der verordnungserlassenden Behörde vorgebracht, durch grau unterlegte Streifen ausgewiesen. Diesem Verfahrenserfordernis wurde daher entsprochen.

1.7.4. Gemäß § 24h Abs. 4 UVP-G 2000 sind die für die Entscheidung zur Erlassung der Verordnung wesentlichen Gründe schriftlich darzulegen, und dieses Schriftstück ist mit den entsprechenden Planunterlagen bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Diese Auflage ist in geeigneter Form kundzumachen.

Nach den Gesetzesmaterialien zu § 24h Abs. 4 UVP-G 2000 regelt Abs. 4 "die RL-konforme Veröffentlichung der Entscheidungsgründe für die Verordnung" (IA 168/A 21. GP, 26). In Artikel 9 der Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie, ABl. 1985 L 175, S 40) ist festgelegt, dass die zuständigen Behörden, "nachdem eine Entscheidung getroffen wurde", der betroffenen Öffentlichkeit u.a. "die Gründe und Erwägungen, auf denen ihre Entscheidung beruht" zugänglich zu machen haben, "wenn dies die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten vorsehen", wobei die Mitgliedstaaten "die näheren Einzelheiten für diese Information" bestimmen können. Diese Bestimmung wurde durch die für die angewendete Gesetzesfassung maßgebliche Fassung der UVP-Richtlinie (Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997, ABl. 1997 L 73, S 5) im Wesentlichen auf die Verpflichtung zur Veröffentlichung der "Hauptgründe und -erwägungen" eingeschränkt und um die Möglichkeit, "erforderlichenfalls" auch eine "Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen" zu veröffentlichen, ergänzt.

Damit ergibt sich aus der UVP-Richtlinie zwar, dass die Veröffentlichung der Entscheidungsgründe jedenfalls zeitlich nach

Erlassung der Verordnung ("nachdem eine Entscheidung getroffen wurde" bzw. "wurde eine Entscheidung [...] getroffen") erfolgt. Sie dient, wie in Artikel 9 der UVP-Richtlinie idF 85/337/EG auch ausdrücklich festgelegt ist, insbesondere der "Information". Weder in der UVP-Richtlinie noch im Gesetz finden sich aber genauere Vorgaben in Bezug auf den Zeitraum zwischen Verordnungserlassung und Veröffentlichung der Entscheidungsgründe oder Hinweise darauf, dass die für die Entscheidung "wesentlichen Gründe" einen Teil oder eine Geltungsbedingung der Verordnung bilden würden.

Die Kundmachung der Entscheidungsgründe für die in Rede stehende Trassenverordnung sowie die Kundmachung über deren Auflage zur öffentlichen Einsicht ist zum Zeitpunkt der Antragstellung am 24. November 2006 tatsächlich noch nicht erfolgt gewesen, sondern erfolgte erst mit Datum vom 15. März 2007 - mithin fast ein Jahr nach der Veröffentlichung der Verordnung im Bundesgesetzblatt vom 4. April 2006 - durch Anschlag in den angrenzenden Gemeinden sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in den Kärntner Ausgaben der Kleinen Zeitung und der Kronen Zeitung.

Angesichts des geschilderten Zusammenhanges, in dem die Regelung des § 24h Abs. 4 UVP-G 2000 steht, kann selbst aus einem längeren bzw. sogar überlangen Zeitraum - wie im vorliegenden Fall von fast einem Jahr - zwischen der Erlassung der Verordnung und der Veröffentlichung der wesentlichen Entscheidungsgründe aber kein die Gesetzwidrigkeit der Verordnung begründender Verfahrensmangel abgeleitet werden.

1.8. Schließlich bringt die antragstellende Gemeinde unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die von ihr gemeinsam mit ihrer Stellungnahme zur öffentlichen Erörterung des Vorhabens der verordnungserlassenden Behörde übermittelten Gutachten mit Ausführungen zu den Bereichen Tourismus, Lärmimmissionen und Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung sowie Naturschutz und Ökologie vor, dass die Verordnung bei einer richtigen Würdi-

gung der Ergebnisse des UVP-Verfahrens als umweltunverträglich beurteilt hätte werden müssen.

1.8.1. Der Verfassungsgerichtshof hält dazu vorerst fest, dass die Behörde gemäß § 9 Abs. 1 iVm § 24 Abs. 6 UVP-G 2000 eine Ausfertigung des Genehmigungsantrages und die Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsicht aufzulegen hat. Innerhalb der sechswöchigen Auflagefrist kann jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben. Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 mit den vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinanderzusetzen, "wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können". Gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000 sind auch sonstige "der Behörde zum selben Vorhaben oder zum Standort vorliegende Gutachten und Unterlagen [...] bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens mit zu berücksichtigen". Das Umweltverträglichkeitsgutachten ist sodann gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 bei der Behörde und in der Standortgemeinde unverzüglich für mindestens vier Wochen - nach geeigneter Kundmachung - zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Auch das Protokoll über die Ergebnisse der öffentlichen Erörterung ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 über mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht - wiederum nach geeigneter Kundmachung - aufzulegen. Das Gesetz sieht weder zusätzliche Stellungnahmen noch die Vorlage weiterer Gutachten in Replik auf das Protokoll zur öffentlichen Erörterung vor, die von der Behörde zu berücksichtigen wären.

1.8.2. § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 verpflichtet die Behörde sodann zur Berücksichtigung der "Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung" und konkretisiert diese Ergebnisse als "Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis der öffentlichen Erörterung". Die Behörde hat ihrer Entscheidung sohin im Wesentlichen ein Umweltverträglichkeits-

gutachten, das sich als vollständig, schlüssig und widerspruchsfrei erweist und dem nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten wurde, zugrunde zu legen (s. *Ennöckl/N. Raschauer*, UVP-Kommentar², 2006, § 24h Rz 4). Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis VfSlg. 16.567/2002 betont, dass die öffentliche Erörterung des Vorhabens unter Einbeziehung des Umweltverträglichkeitsgutachtens "als letzter Teil des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens" stattfindet. Insofern hat er es auch für zulässig und insbesondere nicht als Verkürzung der Informations- und Anhörungsrechte erachtet, wenn die Auflage des Protokolls über die öffentliche Erörterung gleichzeitig mit der Kundmachung der Trassenverordnung erfolgt. Die belangte Behörde ist demgemäß verfahrensrechtlich gar nicht verpflichtet, sich mit den von der antragstellenden Gemeinde nachträglich, dh. nach Veröffentlichung des Protokolls über die öffentliche Erörterung, eingebrachten Stellungnahmen und Gutachten eigens auseinanderzusetzen. Selbst wenn sohin einzelnen Teilgutachten des Umweltverträglichkeitsgutachtens inhaltlich abweichende Gutachten der gleichen fachlichen Ebene entgegengehalten worden sind, ist dies in einem Verfahrensstadium erfolgt, in dem sich die belangte Behörde nicht mehr damit auseinandersetzen musste, weshalb ihr diesbezüglich von vornherein kein verfahrensrechtlicher Fehler angelastet werden kann.

1.8.3. Darüber hinaus kann der Entscheidung der verordnungserlassenden Behörde, wie auch in Beantwortung der von der antragstellenden Gemeinde vorgebrachten Rügen zu zeigen ist, selbst unter Berücksichtigung des Gutachtens und der gutachterlichen Stellungnahmen auch in materieller Hinsicht nicht entgegen getreten werden. Im vorliegenden Fall bestätigt das Umweltverträglichkeitsgutachten, das sich laut Prüfbuch vollständig mit allen zum Vorhaben (insbesondere zur Umweltverträglichkeitserklärung, da zum Umweltverträglichkeitsgutachten keine Stellungnahmen mehr abgegeben worden sind) eingereichten Stellungnahmen befasst, die Umweltverträglichkeit (soweit die von den einzelnen Sachverständigen für erforderlich erachteten

Maßnahmen durchgeführt und eingehalten werden) des Projektes. Das Vorbringen der Antragstellerin gibt dem Verfassungsgerichtshof keinen Anlass für begründete Zweifel an der Vollständigkeit und Schlüssigkeit der Ausführungen in den einzelnen Teilgutachten. Insbesondere vermögen auch das Gutachten und die gutachterlichen Stellungnahmen, deren Berücksichtigung von der verordnungserlassenden Behörde ohnedies nicht geboten ist, nicht entsprechende Zweifel aufzuwerfen. Aus der öffentlichen Erörterung des Vorhabens kann diesbezüglich ebenfalls nichts Gegenteiliges abgeleitet werden. Der verordnungserlassenden Behörde kann demgemäß nicht entgegen getreten werden, wenn sie bei der Verordnungserlassung von der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Kriterien des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 ausgegangen ist.

1.9. Die antragstellende Gemeinde rügt in materieller Hinsicht im Einzelnen:

1.9.1. Zunächst seien die Aussagen des UVP-Gutachtens im Bereich Tourismus nicht stichhaltig. Mehrere von der antragstellenden Gemeinde in Auftrag gegebene und im Zuge ihrer Stellungnahme zum Protokoll über die öffentliche Erörterung übermittelte Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen würden im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft und den Tourismussektor zu gänzlich anderen Ergebnissen kommen als das UVP-Gutachten. Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase würde der Tourismus negativ betroffen werden. Ein wirtschaftliches Überleben des Tourismusstandortes sei demgemäß nur im Fall einer durchgehenden Einhausung des Streckenabschnittes gewährleistet. Die Bedenken der antragstellenden Gemeinde in Bezug auf die mangelnde Umweltverträglichkeit seien auch im Zuge der öffentlichen Erörterung des UVP-Gutachtens bestätigt worden. Irgendwelche positiven Aspekte, die den negativen Auswirkungen auf den Tourismus entgegenstünden, kämen überhaupt nur unter der Voraussetzung der Bahnhoftsanbindung Kühnsdorf zum Tragen. Ohne den Bahnhof Kühnsdorf käme auch der Gutachter zum Teilbereich Fremdenverkehr nach eigenen Angaben zu

einem anderen Ergebnis. Dieser sei jedoch im Betriebsprogramm nicht vorgesehen. Das eingereichte Projekt sei sohin im Hinblick auf den Tourismus bzw. die Schutzgüter "Mensch", "Sachgüter", und "Landschaft/Raum" nicht umweltverträglich.

1.9.2. Der Bundesminister hält der Einwendung der antragstellenden Gemeinde in Bezug auf den Tourismus entgegen, dass die Belange und Auswirkungen auf den Tourismus von einem Sachverständigen im Zuge des UVP-Verfahrens eingehend begutachtet und die beantragte Trasse bei Berücksichtigung von Auflagen ausdrücklich für umweltverträglich erklärt worden sei. Die Einwendungen der antragstellenden Gemeinde wären nicht geeignet gewesen, die zutreffenden Ausführungen des Gutachters zu widerlegen. Entgegen den Ausführungen in der Beschwerde sei der Bahnhof Kühnsdorf außerdem bereits baulich vorgesehen. Das eingereichte Projekt sei daher im Hinblick auf den Tourismus sowie die Schutzgüter "Mensch, Sachgüter, Landschaft, Raum" als umweltverträglich zu beurteilen.

1.9.3. Das Vorbringen der antragstellenden Gemeinde in Bezug auf Fehler oder Unschlüssigkeiten im Gutachten des Sachverständigen für den Bereich Fremdenverkehr ist nicht stichhaltig. Die antragstellende Gemeinde lässt dabei die vom Sachverständigen geforderten zwingenden Maßnahmen, mit denen die auch von ihm festgestellten - negativen - Auswirkungen in Bau- sowie Betriebsphase verringert werden können, gänzlich außer Betracht. Der Verfassungsgerichtshof hält die im Umweltverträglichkeitsgutachten abgegebene Bewertung in Bezug auf die Auswirkungen des Projektes auf den Fremdenverkehr für schlüssig und nachvollziehbar. Auch die Diskussion der Einwendungen mit dem Sachverständigen im Rahmen der öffentlichen Erörterung (vgl. Protokoll über die öffentliche Erörterung, 80 ff., 126 ff.) lässt keine Unvollständigkeiten, Fehler oder Unschlüssigkeiten von Befund oder Schlussfolgerungen erkennen.

Im Gutachten wird die der Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde gelegte Trasse (ohne Einhausung) unter Ein-

haltung der vorgeschriebenen Maßnahmen als umweltverträglich und "die mit dem Projekt verbundenen negativen Beeinflussungen der touristischen Attraktivität des Standortes Klopeiner See - St. Kanzian [...] insgesamt als gering" eingeschätzt, weshalb das Vorhaben sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase "unter Einhaltung der in der Umweltverträglichkeitserklärung festgelegten Ausgleichs- und Kontrollmaßnahmen sowie der zusätzlich vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen [...] als umweltverträglich beurteilt werden" könne (Teilgutachten Nr. 22, 87). Eine komplette Einhausung des Streckenabschnittes wurde weder vom Sachverständigen für den Bereich Fremdenverkehr noch vom Sachverständigen für Lärmschutz oder jenem für Hygiene und Umweltmedizin gefordert, sondern von den eisenbahntechnischen Sachverständigen sogar als "aus sicherheitstechnischer Sicht nicht realisierbar" bewertet (s. dazu die Ausführungen und Verweise unter Punkt III.1.10.3.). Eine der vom Sachverständigen für den Bereich Fremdenverkehr vorgeschriebenen zwingenden Maßnahmen besteht in der Ausgestaltung des Bahnhofes Kühnsdorf als "tourismusfreundliches Eingangstor" zur Region Klopeinersee (Teilgutachten Nr. 22, 88). Der Bahnhof ist in der Trassenverordnung grundsätzlich vorgesehen (vgl. Z 1. "[...] Ab hier steigt die Trasse bis zum Bahnhof Kühnsdorf. [...]"). Ob und inwieweit der Bahnhof Kühnsdorf tatsächlich genutzt wird, ist eine Frage des laufenden Betriebes und nicht im Stadium der Errichtung der Hochleistungsstrecke zu beurteilen. Der belangten Behörde kann somit nicht entgegen getreten werden, wenn sie das geplante Vorhaben vor dem Hintergrund der Ergebnisse des entsprechenden Teilgutachtens bzw. der Ausführungen des Gutachters als umweltverträglich erachtet.

1.9.4. Darüber hinaus rügt die antragstellende Gemeinde, dass das Vorhaben im Hinblick auf die zu erwartenden Lärmimmissionen umweltunverträglich sei. So werde zwar im Teilgutachten Nr. 12 und auch im UVP-Gutachten (unter der Überschrift "Zwingende Maßnahmen") bei allen Immissionsbereichen, deren Lärmimmission im Bestand weniger als 35 dB(A) beträgt und für die eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um mehr als

10 dB(A) errechnet wurde, gefordert, die Lärmimmission von 45 dB(A) nicht zu überschreiten. In Bezug auf die konkreten Maßnahmen, wie dieser Grenzwert eingehalten werden sollte, werde jedoch auf das Gutachten Lärmschutz verwiesen. Dort seien nur die über den in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Lärmschutz hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen beschrieben, die ausschließlich der Einhaltung des Grenzwertes der SchIV von 50 dB(A) nachts dienen würden. Der geforderte strengere Grenzwert finde dagegen keine Berücksichtigung. Somit würden zwingende Bedingungen für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht erfüllt. Daraus sei zu schließen, dass das Vorhaben sogar nach Einschätzung des amtlichen Sachverständigen im Bereich Gesundheit/Wohlbefinden bezüglich Lärm umweltunverträglich sei.

1.9.5. Zudem seien die zu erwartenden Lärmimmissionen im UVP-Verfahren unrichtig beurteilt worden. So lägen den Lärm-berechnungen keine langfristigen Verkehrsprognosen zugrunde, was aber sowohl durch § 24c Abs. 5 UVP-G 2000, wonach die Umweltauswirkungen in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau zu bewerten sind, impliziert als auch nach § 3 SchIV, der die Berücksichtigung der langfristigen verkehrlichen Entwicklung bei der Berechnung der Beurteilungspegel verlange, geboten sei. Eine langfristige Betrachtungsweise setze Verkehrsprognosen mit einem Zeithorizont von mindestens 10 Jahren nach Inbetriebnahme der Koralmbahn voraus. Der frühest mögliche Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Koralmbahn sei das Jahr 2015. Das den Berechnungen zugrundeliegende Betriebsprogramm für das Jahr 2015, das zudem auf überholten Prognosen aus dem Jahr 1998 beruhe, lasse somit die in den Rechtsnormen verlangte Berücksichtigung der langfristigen Umweltauswirkungen außer Acht, da die Verkehrsentwicklung nach dem Jahr 2015 nicht berücksichtigt werde. Vielmehr müsste eine Verkehrsprognose mit einem Zeithorizont bis zum Jahr 2030 vorgelegt werden. Das Unterbleiben einer solchen langfristigen Verkehrsprognose begründe somit ebenfalls eine Mangelhaftigkeit des UVP-Verfahrens. Es sei davon auszugehen, dass es langfristig (Prognosezeitraum 2030) zu einer wesentlich höheren Lärmbelastung mit erheblich negativen

Gesundheitsfolgen kommen werde. Aufgrund der bestehenden, unzureichenden Prognose sei im Zweifel von der mangelnden Umweltverträglichkeit des Projektes auszugehen.

1.9.6. Daneben beruhe die unrichtige Beurteilung der Lärmimmissionen auf den für die Bewertung der Auswirkungen auf die Gesundheit herangezogenen Richt- und Grenzwerten sowie sonstigen fachlichen Regeln. In § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 werde bestimmt, dass die SchIV bei der Beurteilung der Zulässigkeit von Lärmimmissionen heranzuziehen sei. Aus fachlicher Sicht seien die dort vorgegebenen Grenzwerte der zulässigen Dauerschallpegel sehr umstritten. Zudem seien während der als besonders kritisch zu betrachtenden Nachtstunden vor allem die zeitliche Verteilung, Intensität, Häufigkeit und Dauer von Spitzenpegeln als Parameter für die Wahrscheinlichkeit von Aufweckreaktionen maßgeblich. Diese würden jedoch von der SchIV nicht berücksichtigt. Die Heranziehung der SchIV widerspreche darüber hinaus sowohl der UVP-Richtlinie 85/337/EWG, da danach nur gesundheitliche und umweltrelevante Kriterien für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit maßgeblich sind - während die SchIV hauptsächlich den Zweck verfolge, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten - als auch der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Diese stelle von der SchIV abweichende und strengere Maßstäbe bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen auf und stelle ausschließlich auf gesundheitsbezogene Effekte ab. Außerdem lege sie fest, dass die Mitgliedstaaten zur Lärmbewertung nur Lärmindizes verwenden dürften, die nicht älter als drei Jahre seien, weshalb die Heranziehung der SchIV-Grenzwerte bereits aus diesem Grund unzulässig sei. Unter Heranziehung der für den vorsorgenden Gesundheitsschutz relevanten WHO-Richtwerte sowie nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft und anerkannten fachlichen Regelwerken wäre somit ein erheblicher Teil der Wohnbevölkerung nachts einem Lärmpegel ausgesetzt, bei dem eine Gefährdung der Gesundheit nicht nur möglich, sondern sogar wahrscheinlich sei. Die Grenzwerte der SchIV seien demgemäß sowohl aus fachlichen als auch aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen ungeeignet, die Umwelt-

verträglichkeit von Lärmimmissionen bezogen auf das Schutzgut "Mensch" bzw. "Gesundheit" zu beurteilen. Demgemäß sei die Lärmbelastung der mittels der angefochtenen Trassenverordnung festgelegten Trasse zu hoch und sei richtigerweise mit erheblichen, nachhaltigen und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen auf Mensch und Umwelt im Sinne des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 zu rechnen.

1.9.7. Darüber hinaus zeige eine nähere Prüfung der Vorgangsweise bei der Erstellung des Gutachtens zu Hygiene und Humanmedizin Widersprüche in der Frage der Beurteilung der einwirkenden Schallimmissionen. Das Gutachten beruhe nicht auf aktuellen, sondern - ausgehend von der darin angeführten Liste der Beurteilungsgrundlagen - auf veralteten WHO-Guidelines aus dem Jahre 1980, die nicht mehr den aktuellen und anerkannten fachlichen Regeln sowie dem neuesten Stand der Wissenschaft entsprächen. Das Gutachten entspreche auch nicht den vom Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung von Immissionsbelastungen, die die Gesundheit betreffen, vorgegebenen Kriterien und sei als unschlüssig zu bewerten, weil es insbesondere keine Ausführungen zu den konkreten Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Schlafes enthalte.

1.9.8. Schließlich ließen sich die lärmbedingten Auswirkungen auf die Gesundheit der Wohnbevölkerung in der Bauphase nicht abschätzen bzw. könne ein gesundheitliches Risiko während der Bauphase nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Der Abschätzung der Lärmauswirkungen in der Bauphase liege nur ein grobes Baukonzept zugrunde, welches viele Detailfragen offen lasse, weshalb eine detaillierte diesbezügliche Analyse nicht möglich wäre.

1.9.9. Dem Vorbringen der antragstellenden Gemeinde im Hinblick auf die Lärmimmissionen hält der Bundesminister entgegen, dass auf das Projekt bereits aufgrund von § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 jedenfalls die SchIV anzuwenden sei. Die Planung der Lärmschutzmaßnahmen erfolge daher auf Grundlage der SchIV und der darin vorgesehenen Grenzwerte. Zum Vorbringen, dass im Umwelt-

verträglichkeitsgutachten die Auswirkungen eines Projektes auch unter Berücksichtigung der Kapazitätssteigerung zu beurteilen seien, weist der Bundesminister darauf hin, dass Immissionsprognosen auf bestimmten Verkehrsprognosen basieren würden. Im Umweltverträglichkeitsgutachten seien von den einschlägigen Fachgutachtern absolut einzuhaltende Immissionsgrenzwerte vorgeschlagen worden, die kapazitätsunabhängig festgelegt worden seien. Die Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 HlG gemäß § 24h UVP-G 2000 setze voraus, dass "im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge" Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen seien und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten sei, sodass die Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung von bestimmten Emissions- und Immissionsgrenzwerten abhängen. Kapazitätsausweitungen, mit denen die der Trassenverordnung zugrunde liegenden Grenzwerte überschritten werden, lösten sohin eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung aus, entsprechende zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Demgemäß könne die Unterlassung einer langfristigen Verkehrsprognoseerstellung keinesfalls die behauptete Mangelhaftigkeit des UVP-Verfahrens begründen. In Bezug auf die Zweifel der antragstellenden Gemeinde im Hinblick auf die Grenzwerte der SchIV sei auf das Teilgutachten Nr. 12 zu Hygiene und Humanmedizin und die dort angeführten Grenzwerte zu verweisen, deren Einhaltung durch zwingende Maßnahmen gefordert werde. Auch habe der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin seine in diesem Teilgutachten angeführten Grenzwerte keinesfalls widerrufen oder in Frage gestellt. Somit entspreche die angefochtene Verordnung basierend auf dem Umweltverträglichkeitsgutachten mit dem Teilgutachten für Lärmschutz und dem Teilgutachten für Hygiene und Humanmedizin den Anforderungen der Bestimmungen des § 24h Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 vollinhaltlich. Im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge werde die Einhaltung von Emissions- und Immissionsgrenzwerten vorgesehen und andererseits die unzumutbare Belästigung von Nachbarn und Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 bzw. die Zumutbarkeit einer derartigen Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften, wie sie sich in der SchIV finden würden,

gesichert. Durch die im UVP-Gutachten bestimmten Grenzwerte für Emissionen und Immissionen sei daher die Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung gegeben, wenn auch in der Trassenverordnung selbst kein Raum für geeignete Vorschreibungen sei, um die Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen sicherzustellen. Soweit sich die antragstellende Gemeinde schließlich auf die EU-Richtlinie 2002/49/EG berufe, sei darauf hinzuweisen, dass die für die Vorlage dafür "geeigneter Vorschläge" von der Kommission gesetzte Frist erst am 18. Juli 2007 geendet habe, weshalb diese Bestimmungen bereits aus diesem Grund nicht anwendbar seien. Weder die Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes noch die diesem zugrunde liegende Richtlinie 2002/49/EG seien eine taugliche Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen in Bezug auf das Schutzgut "Mensch bzw. Gesundheit".

1.9.10. Auch mit diesem Vorbringen ist die antragstellende Gemeinde im Ergebnis nicht im Recht: Der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin geht bei seiner Bewertung von genauer bezeichneten ÖAL-Richtlinien, ÖNORMEN und empfohlenen Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation über umwelthygienische Standards aus und bezieht sich einerseits für "Allgemeines Wohngebiet" auf einen Richtwert von 45 dB(A) während der Nacht und von 50 dB(A) während des Tages, bei dessen Einhaltung "eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Bevölkerung [...] in hohem Prozentsatz ausgeschlossen werden" könne. Andererseits bezeichnet er die Schwellenwerte der SchIV von 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht als gesundheitsrelevant, da bei deren Überschreitung mit Gesundheitsschädigungen zu rechnen sei (Teilgutachten Nr. 12, 70). Insbesondere für jene ("wenigen") Immissionspunkte, an denen der (niedrigere) WHO-Wert überschritten werde, fordert der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin eine Nachbesserung der Lärmschutzmaßnahmen "auch dann, wenn die Prognosewerte (dort) den Anforderungen der SchIV entsprechen" (Teilgutachten Nr. 12, 89). In Bezug auf die Konkretisierung dieser Maßnahmen verweist er auf das Gutachten des Sachverständigen für den Bereich Lärmschutz. Dieser stützt

sich in seinem Gutachten allein auf die vergleichsweise höheren Grenzwerte der SchIV.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist ein Eisenbahnvorhaben nur dann als umweltunverträglich zu beurteilen, wenn "im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge" die in § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 angeführten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Nach § 24h Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist dabei insbesondere "die Immissionsbelastung zu schützender Güter [...] möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden, oder b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen". Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 nach "bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften", zu denen in Bezug auf Eisenbahnvorhaben die SchIV zählt. Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. Der Sachverständige für Lärmschutz hat sich daher zu Recht an den Grenzwerten der SchIV orientiert. Wenn diese die relevanten Grenzwerte für die "Zumutbarkeit" von Lärmimmissionen darstellen, so kann der Beurteilung, die die belangte Behörde offenkundig getroffen hat, wonach Lärmimmissionen, die sich in diesem Rahmen halten, auch keine "Gefährdung" darstellen, nicht entgegen getreten werden. Dass gerade in der Frage der gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm unterschiedliche Auffassungen bestehen, ist bekannt. Die im Umweltverträglichkeitsgutachten im Hinblick auf die österreichische Rechtslage vom behördlich bestellten Sachverständigen für Lärmschutz angenommenen Grenzwerte erscheinen vor diesem Hintergrund vertretbar, sodass der Verfassungsgerichtshof den diesbezüglichen behördlichen Annahmen auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens nicht

entgegen treten kann (idS auch VfSlg. 16.567/2002). Der verordnungserlassenden Behörde kann daher nicht vorgeworfen werden, ein Vorhaben, das - gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen - den Vorgaben der SchIV entspricht, zu Unrecht als umweltverträglich beurteilt zu haben.

An diesem Ergebnis vermögen auch die an den niedrigeren WHO-Grenzwerten orientierten Forderungen des Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin nach lärmschutztechnischen Maßnahmen nichts zu ändern. Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist nicht im Verfahren der Trassenverordnung, sondern im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden. Auf die Umweltverträglichkeit des Projektes können sich die Unterschiede in den angewendeten Grenzwerten schon allein deshalb nicht auswirken, weil den diesbezüglich relevanten gesetzlichen Vorgaben bei einer prognostizierten Einhaltung der gesetzlichen Mindestvorgaben in Form der Grenzwerte der SchIV jedenfalls Genüge getan ist.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht im Übrigen - entgegen dem Vorbringen der antragstellenden Gemeinde - auch nicht dem Gemeinschaftsrecht in Gestalt der Richtlinie 85/337/EWG vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie, ABl. 1985 L 175, S 40). Die Richtlinie bestimmt in der für die angewendete Gesetzesfassung maßgeblichen Fassung (Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997, ABl. 1997 L 73, S 5) in Art. 3, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projekts u.a. auf den Menschen identifiziert, beschreibt und bewertet. Die Richtlinie macht keine konkreten Vorgaben hinsichtlich dabei anzuwendender Kriterien oder einzuhaltender Grenzwerte. Die SchIV zielt, ausgehend von ihrer Rechtsgrundlage, auf den Schutz von öffentlichem und privatem Gut und insbesondere des Lebens und der Gesundheit von Personen (s. bereits Punkt III.1.4.3.). Ihre Grenzwerte orientieren sich insofern keineswegs allein daran, Lärmschutzmaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen

zu halten, sondern stellen eine ausreichende Grundlage für die von der UVP-Richtlinie geforderte Beschreibung und Bewertung unmittelbarer und mittelbarer lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens auf den Menschen dar.

1.9.11. Die von der antragstellenden Gemeinde vorgebrachten Widersprüchlichkeiten bei den herangezogenen Beurteilungskriterien durch den Sachverständigen für Hygiene und Humanmedizin liegen ebenfalls nicht vor. Zum Vorwurf, von veralteten WHO-Guidelines ausgegangen zu sein, ist zu bemerken, dass die Guidelines der WHO grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter haben und nicht unmittelbar anwendbar sind (s. VwGH 26.4.2006, 2003/04/0097). Die Heranziehung der in der SchIV vorgeschriebenen Grenzwerte steht auch nicht in Widerspruch zur Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm, ABl. 2002 L 189, S 12) oder dem darauf beruhenden nationalen Umsetzungsgesetz (Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen, [Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz], BGBl. I 60/2005), da aufgrund des von der Richtlinie bzw. dem Gesetz verfolgten Zieles gar keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw. Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgegeben werden (vgl. VwGH 26.4.2006, 2003/04/0097).

1.9.12. Auch das Vorbringen der antragstellenden Gemeinde, die im Gutachten zu Hygiene und Humanmedizin aufgestellten Anforderungen wären im Hinblick auf die vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 22. November 1994, 94/04/0129, unschlüssig, ist nicht stichhaltig.

Das Gutachten enthält umfangreiche Ausführungen zu den Auswirkungen von Lärm und im Besonderen Schienenverkehrslärmimmissionen auf den menschlichen Körper bzw. die menschliche Gesundheit und zwar bezogen sowohl auf den Tag als auch auf Nachtzeiten (s. Teilgutachten Nr. 12, 26 ff. "Spezielle Ergebnisse bei Schienenverkehrslärmimmissionen", 28 ff. "Unterschiedliche Auswirkungen bei Schienen- und Straßen-

verkehrslärm", 32 ff. "Ereignishäufigkeit und Maximalpegel", 34 ff. "Kombinationswirkungen von Schienenverkehrslärm- und Erschütterungsimmissionen"; sowie insbesondere auf Seite 153 ff.: "Medizinische Aspekte der Schlafstörung durch Lärmbelastung während der Nacht"). Im Zuge der Beantwortung der im Gutachten auf Grundlage dieser Ausführungen gestellten Fragen werden die Anforderungen, die der Verwaltungsgerichtshof in dem genannten Erkenntnis dargestellt hat, erfüllt. Der Vorwurf mangelnder Schlüssigkeit der gutachterlichen Bewertung in den Themenbereichen Hygiene und Humanmedizin ist somit nicht stichhaltig.

1.9.13. In Bezug auf das Vorbringen der antragstellenden Gemeinde zur mangelhaften Berücksichtigung möglicher Kapazitätssteigerungen verweist der Verfassungsgerichtshof auf seine Ausführungen im Erkenntnis VfSlg. 16.242/2001, in dem er darauf hingewiesen hat, dass die Gesetzmäßigkeit einer Trassenverordnung von bestimmten Emissions- und Immissionsgrenzwerten abhängt, weil die Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 HlG gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 u.a. voraussetzt, dass "im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge" Schadstoffemissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist. Kapazitätsausweitungen, mit denen die der Trassenverordnung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsannahmen überschritten werden, lösen sohin (erst) eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Schutzmaßnahmen zu ergreifen; dies auch dann, wenn in der Trassenverordnung selbst kein Raum für "geeignete [...] Vorschreibungen" ist, um "sicherzustellen, dass alle Genehmigungsvoraussetzungen eingehalten werden" (s. VfSlg. 16.242/2001). Die Rechtmäßigkeit der Trassenverordnung wird dadurch nicht berührt.

1.9.14. Zum Vorbringen, dass eine detaillierte Analyse der lärmbedingten Auswirkungen auf die Gesundheit der Wohnbevölkerung in der Bauphase nicht möglich und das Vorhaben deshalb als umweltunverträglich zu beurteilen gewesen wäre, ist auf die diesbezüglichen Ausführungen der Sachverständigen für

Hygiene und Humanmedizin und des Sachverständigen für Lärmschutz zu verweisen. Zwar führen beide - insofern in Übereinstimmung mit der antragstellenden Gemeinde - aus, dass die Umweltverträglichkeitserklärung hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms nur allgemeine Ausführungen enthält und keine konkreten Angaben über die im Bereich von Wohngebäuden auftretenden Lärmimmissionen vorliegen würden. Sie legen aber "zum Schutz der Nachbarschaft vor überhöhten Baulärmauswirkungen" eigene Immissionsgrenzwerte für den Baulärm fest (s. Teilgutachten Nr. 12, 134 f.; Teilgutachten Nr. 16, 61 ff.) und sehen als zwingende Maßnahme insbesondere vor, dass regelmäßig Kontrollmessungen (in repräsentativen Punkten von Wohnnachbarschaftsanlagen, die näher als 250 Meter zu den Baustellen liegen, s. Teilgutachten Nr. 16, 62) durchzuführen und zu protokollieren und, falls erforderlich, begleitende Schallschutzmaßnahmen auszuführen sind. Vor diesem Hintergrund kann der verordnungserlassenden Behörde in Bezug auf die Beurteilung des Projektes auch im Hinblick auf Lärmimmissionen in dessen Bauphase als umweltverträglich nicht entgegen getreten werden.

1.9.15. Im Hinblick auf den Bereich Naturschutz/Ökologie bringt die antragstellende Gemeinde vor, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die streng geschützten Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie [FFH-Richtlinie], ABl. 1992 L 206, S 7) bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit keine Berücksichtigung gefunden hätten. Sowohl die Umweltverträglichkeitserklärung als auch die dem Teilgutachten Ökologie zugrunde liegenden Fragestellungen ließen erkennen, dass die Problematik der Schutzbestimmungen der Anhang IV-Arten offensichtlich ausgeklammert worden sei. Es sei jedoch mit Gewissheit davon auszugehen, dass zB Anhang IV-Tierarten im direkten Einwirkungsbereich des Vorhabens vorkommen würden. Dies träfe etwa auf Fledermäuse, den Moorfrosch, die Gelbbauchunke oder den Fischotter zu. Zudem seien etwa die Fragen nach der Schädigung des Tierbestandes so allgemein gehalten, dass

die voraussichtlichen Auswirkungen auf Tierarten bzw. Tiergruppen des Anhanges IV nicht abgeleitet werden könnten. Es werde nur pauschal von "[...] schwerwiegenden Auswirkungen [...]" durch Beunruhigungen in Form der summierten Wirkung von Licht, Lärm und anderen menschlichen Aktivitäten gesprochen. Inwieweit dies jedoch auch auf Anhang IV-Tierarten zutreffe und wie dies im Lichte der speziellen Schutzbestimmungen der Art. 12 und 16 der FFH-Richtlinie fachlich zu bewerten sei, werde nicht dargelegt. Der für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit sehr wesentliche Aspekt des Artenschutzes gemäß Art. 12, 13 und 16 FFH-Richtlinie werde weder in der Umweltverträglichkeitserklärung noch in den UVP-Gutachten berücksichtigt, weshalb eine plausible Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes in Bezug auf die Schutzgüter Flora und Fauna gar nicht möglich sei.

1.9.16. Der Bundesminister verweist diesbezüglich auf die umfassende Darstellung von Themen der Ökologie im entsprechenden Teilgutachten. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung seien von der belangten Behörde Teilgutachten für verschiedene Fachgebiete in Auftrag gegeben worden, die in getrennten Bänden vorliegen würden und dem Umweltverträglichkeitsgutachten angeschlossen seien. Daher konnte auch aus diesem Gesichtspunkt eine positive Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter "Flora und Fauna" erfolgen.

1.9.17. Dieses Antragsvorbringen steht - wie die verordnungserlassende Behörde zu Recht entgegenhält - in Widerspruch zum diesbezüglichen Akteninhalt und insbesondere den Teilgutachten zum umfassenden Themenbereich Ökologie, sowie zu den Themenbereichen "Fischereiwesen, Gewässerökologie" und "Jagd, Wildökologie" aus denen sich ergibt, dass eine eingehende Befassung mit den Schutzgütern der FFH-Richtlinie erfolgt ist. Die Umweltverträglichkeitserklärung orientiert sich bei der Beurteilung der Auswirkungen an sogenannten Leittierarten, wobei auch Tierarten angeführt sind, die sich in Anhang IV der FFH-Richtlinie finden. Die Anknüpfung an solche Leittierarten,

die mit ihren Lebensraumanprüchen stellvertretend für möglicherweise vorkommende vergleichbare Tierarten, die von den prognostizierten Auswirkungen von Bau und Betrieb der Eisenbahntrasse betroffen sein könnten, stehen, wird vom Sachverständigen für Ökologie mit der Begründung als ausreichend beurteilt, dass "die Lebensräume aller gefährdeten Tierarten [...] im Rahmen einer UVE wegen des gewaltigen Erhebungsaufwandes unmöglich vollständig darstellbar" seien (Teilgutachten Nr. 17, 20). Eine systematische Auseinandersetzung mit dem gesamten Spektrum der in Anhang IV aufgeführten Tierarten hält der Sachverständige für Ökologie demgemäß offenbar für gar nicht durchführbar. Dieser Annahme ist die antragstellende Gemeinde weder selbst noch mittels Verweises auf das von ihr (im Zuge ihrer Stellungnahme zur öffentlichen Erörterung) vorgelegte Gutachten oder eine der gutachterlichen Stellungnahmen entgegengetreten. Im Übrigen werden in der Umweltverträglichkeitserklärung auch Tierarten, die in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannt sind, als Leittierarten herangezogen (s. UVE-Teilbericht: Ökologie - Tiere und deren Lebensräume, 19 ff.). Dabei wurden die Auswirkungen des Projektes insbesondere für die Anhang IV-Tierarten Moorfrosch (s. UVE-Teilbericht: Ökologie - Tiere und deren Lebensräume, 32 f.), Gelbbauchunke (UVE-Teilbericht: Ökologie - Tiere und deren Lebensräume, 42; Teilgutachten Nr. 17 des SV für Ökologie, 20) sowie Fischotter (s. Teilgutachten "Jagd, Wildökologie", 7 f., 44 f.; sowie auch Protokoll der öffentlichen Erörterung, 197 ff.) beurteilt, deren Vorkommen die antragstellende Gemeinde selbst in ihrem Vorbringen als sicher bezeichnet. Das Vorkommen von Fledermäusen sieht der Sachverständige für Ökologie zwar im Gegensatz zur antragstellenden Gemeinde keineswegs als sicher an (Teilgutachten Nr. 17, 20). Dennoch schlägt er für allfällig vorkommende Fledermäuse Maßnahmen in Form der Anbringung von Nisthilfen vor (Teilgutachten Nr. 17, 21), sodass auch diesbezüglich keine inhaltliche Unvollständigkeit vorliegt. Aus den Gutachten lassen sich auch, vor allem unter ergänzender Berücksichtigung der jeweils vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen, die voraussichtlichen konkreten Auswirkungen des Projektes auf die Tierarten

ableiten. Die Beschwerdeausführungen vermögen daher weder in Bezug auf die Erhebung der Tierarten noch in Bezug auf die prognostizierten Auswirkungen des Projektes auf die Tierarten Mangelhaftigkeiten der einzelnen Teilgutachten zum Gesamtbereich Ökologie aufzuzeigen. Das Vorbringen, wonach der Artenschutz bezüglich der Tiere des Anhanges IV der FFH-Richtlinie nicht bzw. nicht ausreichend erfolgt wäre, ist somit nicht stichhaltig.

1.9.18. Ferner wird geltend gemacht, dass die Ausklammerung der mit der Trasse in Zusammenhang stehenden Vorhaben der 110 kV-Leitung sowie des Schotterabbaus aus der UVP gegen § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 verstoße, wonach zu einem UVP-pflichtigen Vorhaben sämtliche in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen zu zählen seien. Mangels einer Prüfung der Umweltverträglichkeit der 110 kV-Leitung und des Schotterabbaus sei das Verfahren mangelhaft. Die UVP sei im Hinblick auf diese letztgenannten Aspekte als unvollständig und damit nicht abgeschlossen zu betrachten.

1.9.19. Zum Vorbringen der antragstellenden Gemeinde im Hinblick auf das Fehlen einer UVP über die 110 kV-Leitung argumentiert der Bundesminister, dass - wie sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung ergebe - im verordneten Trassenstreifen die behaupteten Auswirkungen einer 110 kV-Leitung nicht gegeben seien, da keiner der umweltrelevanten Einspeisepunkte im Einreichabschnitt Aich - Althofen/Drau liege. Zudem stünden für die Anspeisung der Einspeisepunkte nach heutigem Stand drei technische Lösungen zur Verfügung, sodass - bedingt durch die rasche Technologieentwicklung - die Entscheidung über das bestmögliche System zur Stromversorgung der Koralmbahn ohnedies erst zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll sei. Im verordneten Trassenbereich werde die unmittelbare Versorgung der Fahrleitungsanlage jedenfalls mit dem erforderlichen Bahnstrom wie bei Normunterwerken über eine 15 kV Schaltanlage erfolgen.

Zum Vorbringen der Nichtbeachtung des Schotterabbaus führt der Bundesminister aus, dass die Belange und Auswirkungen

auf die Schutzgüter Boden und Entsorgung/Deponierung im Zuge der UVP eingehend begutachtet worden seien und die beantragte Trasse bei Berücksichtigung von Auflagen und Maßnahmen für umweltverträglich erklärt worden sei.

1.9.20. Dazu ist auszuführen, dass § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 die einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehenden Vorhaben allgemein als die "Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen" definiert. § 23b Abs. 4 UVP-G 2000 über den Anwendungsbereich des UVP-G 2000 für Hochleistungsstrecken verpflichtet zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Gesamtvorhaben (Hochleistungsstrecke und Begleitmaßnahme), wenn das Vorhaben auch eine im Anhang 1 angeführte Begleitmaßnahme, die mit dem Vorhaben in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang steht, bedingt. In Anhang 1 des UVP-G 2000 finden sich sowohl die Errichtung von "Starkstromfreileitungen in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder B mit einer Nennspannung von mindestens 110 kV und einer Länge von mindestens 20 km" (Z 16b) als auch die "Entnahme von mineralischen Rohstoffen im Tagbau [...]" (Z 25a).

Die verordnungserlassende Behörde konnte überzeugend darlegen, dass die Errichtung einer 110 kV-Leitung im Hinblick auf den Trassenabschnitt Aich - Althofen/Drau weder als in einem sachlichen noch in einem räumlichen Zusammenhang stehende Maßnahme gemäß § 2 Abs. 2 bzw. § 23b Abs. 4 UVP-G 2000 anzusehen ist. Dass der mit der Errichtung der Trasse in Zusammenhang stehende Schotterabbau entgegen dem Vorbringen der antragstellenden Gemeinde Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung war, ergibt sich zunächst bereits aus dem Gutachten des Sachverständigen für Raumplanung. Zur Frage nach dem Flächenverlust nutzbarer, wertvoller Rohstoffvorkommen, führt er aus: "Es werden durch das Vorhaben außer den potenziellen Flächen für den Schotterabbau keine abbauwürdigen Rohstoffvorkommen bzw. Bergbaugebiete berührt" (Teilgutachten Nr. 18, 270). Im Übrigen

belegen, wie die belangte Behörde dargelegt hat, die Gutachten zum Schutzgut Boden sowie zu den Bereichen Entsorgung und Deponierung - als Bereiche, die durch den Abbau, den Transport und die Lagerung von Schotter in erster Linie betroffen sind -, dass die möglichen umweltrelevanten Auswirkungen von Schotterabbau im Zuge der Trassenerrichtung überprüft und bewertet worden sind. Dabei wurden insbesondere die Fragenbereiche "Quantitative Beeinflussung von Abflussverhältnissen und hydrologischen Einzugsbereichen durch geomorphologische Raum- und Geländeänderungen", "Beeinflussung von Böden durch Abfälle (verunreinigten Aushub)", "Bodenverlust durch Flächenverbrauch", "Beeinflussung des Bodens durch geomorphologische Raum/Geländeänderungen", "Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Lärmeinwirkung, Erschütterungen und Staubbelastung in Siedlungs-/Erholungsgebieten", "Beeinflussung von Entsorgungseinrichtungen (Deponien) durch Abfall, Aushub", "Flächenverlust genutzter/gewidmeter Entsorgungseinrichtungen (Deponien)" beantwortet. Sie waren sohin Gegenstand des Umweltverträglichkeitsverfahrens. Das Projekt wurde von diesen Sachverständigen - unter Einhaltung zwingender Maßnahmen - als grundsätzlich umweltverträglich beurteilt. Der behauptete Mangel liegt nicht vor.

1.10. Daneben rügt die antragstellende Gemeinde einen Verstoß gegen Art. 7 B-VG wegen einer unsachlichen Differenzierung bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des in Rede stehenden Streckenabschnittes im Vergleich zum Koralmbahnabschnitt St. Andrä - Aich im Hinblick auf die Einhausung der Streckenabschnitte, den sie durch eine dem Antrag beigelegte gutachterliche Stellungnahme untermauert:

1.10.1. Im Vergleich der Umweltverträglichkeitserklärung und der UVP-Gutachten des Koralmbahnabschnittes Aich - Althofen/Drau mit dem Koralmbahnabschnitt St. Andrä - Aich ergebe sich, dass bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit hinsichtlich des lärmbezogenen Gesundheitsschutzes und des Schutzgutes Tourismus/Erholung unterschiedliche Bewertungskriterien angewendet worden seien. Während im UVP-Verfahren zum Einreich-

abschnitt Aich - Althofen/Drau ausschließlich der Grenzwert der SchIV von 50 dB(A) herangezogen worden sei, sei in Bezug auf den Abschnitt St. Andrä - Aich auf den strengeren Wert von maximal 45 dB(A) abgestellt worden. Dies hätte dazu geführt, dass die Talquerung Granitztal im Abschnitt St. Andrä - Aich komplett eingehaust werden sollte, während die Trasse im Gemeindegebiet der antragstellenden Gemeinde in offener Bauweise ausgeführt werden sollte. Diese Heranziehung unterschiedlicher Bewertungskriterien sei sachlich nicht zu rechtfertigen, was sich zudem schlüssig und nachvollziehbar aus der nunmehr vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme ergebe.

Zudem gehe aus der Umweltverträglichkeitserklärung und den UVP-Gutachten betreffend den Abschnitt St. Andrä - Aich hervor, dass die Einhausung der Talquerung vor allem auch aus Gründen des Tourismus erfolgen sollte. Aus der nunmehr vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme ergebe sich aber, dass im Gemeindegebiet der antragstellenden Gemeinde der sog. "sanfte Tourismus" eine viel größere Rolle spiele, als dies im Bereich des Abschnittes St. Andrä - Aich der Fall sei. Bei Anwendung derselben Wertmaßstäbe und Kriterien wie beim Abschnitt St. Andrä - Aich würde auch im Abschnitt Aich - Althofen/Drau eine "sehr hohe Beeinflussungssensibilität" vorliegen, sodass der Streckenabschnitt beinahe komplett einzuhausen wäre.

1.10.2. Der Bundesminister hält dem entgegen, dass sowohl im Trassenverordnungsabschnitt St. Andrä - Aich als auch im Abschnitt Aich - Althofen, ausgehend von den Grenzwerten der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung ein nächtlicher Grenzwert von 50 dB(A) zugrunde gelegt worden sei. Dies sei durch das UVP-Gutachten "Teilgutachten Lärmschutz" ausdrücklich bestätigt worden. Vom Gutachter für das Fachgebiet "Hygiene, Umwelt, Medizin" sei in beiden Abschnitten gleich lautend ein Wert von 45 dB(A) gefordert worden, falls die bestehenden Immissionen in der Nacht unter 35 dB(A) liegen würden und eine prognostizierte Zunahme von über 10 dB(A) errechnet worden sei. Die teilweise Einhausung im Bereich St. Andrä - Aich sei vor-

gesehen, weil in den UVP-Unterlagen zu diesem Abschnitt die Beeinflussungssensibilität im Themenbereich Tourismus und Erholung als sehr hoch eingestuft worden sei. Die von der antragstellenden Gemeinde mit dem Verordnungsprüfungsantrag vorgelegte gutachterliche Stellungnahme sei dem Trassenverordnungsverfahren nicht zugrunde gelegen und daher auch für das gegenständliche Verfahren ohne Relevanz. Die behauptete Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes liege daher nicht vor.

1.10.3. Eine Verletzung des verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechtes auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz kann nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes auch durch eine Verordnung erfolgen (zB VfSlg. 10.492/1985, 13.482/1993, 14.601/1996), wenn diese auf einer dem Gleichheitsgebot widersprechenden Rechtsgrundlage beruht oder wenn sie unsachliche Differenzierungen schafft.

Das Vorbringen, wonach unterschiedliche Wertmaßstäbe zur Beurteilung der Auswirkungen auf Tourismus und Erholung zugrunde gelegt worden wären, vermag keine unsachliche Ungleichbehandlung der Streckenabschnitte im Hinblick auf deren Einhausung zu begründen: Im vorliegenden Fall wird die Anwendung unterschiedlicher Beurteilungsmaßstäbe in Bezug auf die Bewertung der Umweltverträglichkeit im Vergleich zweier Streckenabschnitte bemängelt, für die jeweils eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und eine eigene Trassenverordnung erlassen worden ist. Der zuständige Bundesminister hat bei der Erlassung einer Verordnung über die Bestimmung des konkreten Trassenverlaufs einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs. 1 HLG iVm § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 das Ergebnis der, bezogen auf das einzelne Vorhaben durchgeführten, Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Grundlage bzw. Voraussetzung für die Entscheidung des Bundesministers bilden dabei "vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf", in denen "auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes Bedacht zu nehmen" und auch die "Vorkehrungen" zu bezeichnen sind, um Umweltbeeinträchtigungen "aus dem Bau und

Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke" zu minimieren (§ 4 Abs. 1 und 2 HlG). Gemeinsam mit den Projektunterlagen für die Erlassung der Trassenverordnung hat der Projektwerber daher zudem gemäß § 24a UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitserklärung vorzulegen.

Die von der Projektwerberin zum Streckenabschnitt Aich - Althofen/Drau vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung prognostiziert für einzelne Teile des Streckenabschnittes (Teilräume Drauquerung, Stein, Schreckendorf, Klopeiner Seebach und Srejach sowie Jauntalbrücke) eine sehr hohe Beeinflussungs-sensibilität im Bereich Tourismus und Erholung (Umweltverträglichkeitserklärung, Bericht: Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Raumentwicklung, 106). Es wird aber keine vollständige Einhausung des Streckenabschnittes vorgeschlagen. Dieser Entscheidung sind die dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen in ihren Gutachten und im Rahmen der öffentlichen Erörterung nicht entgegen getreten. Auf die im Zuge des Verfahrens vorgebrachte Forderung einer kompletten Einhausung des Streckenabschnittes antwortete etwa der Sachverständige für Lärmschutz, dass dies aus lärmtechnischer Sicht nicht zu begründen wäre. Der Sachverständige für Raumplanung wies diese Forderung aus raumordnungsfachlicher Sicht zurück. Der Sachverständige für Hygiene und Humanmedizin führte aus, dass er nicht beurteilen könne, ob die von ihm geforderte Absenkung der Lärmbelastung allein durch eine Einhausung erfolgen könne. Schließlich wurde eine komplette Einhausung des Streckenabschnittes von den Sachverständigen für Eisenbahnwesen bzw. Eisenbahnbautechnik als aus sicherheitstechnischen Gründen gar nicht realisierbar qualifiziert (s. dazu UVG-Fragenbereich 4, Fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen im Hinblick auf § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000, 366 f.; vgl. auch Protokoll über die öffentliche Erörterung, 29 f.). Der Streckenabschnitt wurde somit, bei Einhaltung sonstiger zwingender Maßnahmen (insbesondere auch im Hinblick auf den Lärmschutz), von den beigezogenen Sachverständigen - ohne komplette Einhausung - als umweltverträglich beurteilt. Der belangten Behörde kann insofern

keine unsachliche Differenzierung vorgeworfen werden, wenn sie im Zuge der Erlassung der Trassenverordnung für den Streckenabschnitt Aich - Althofen/Drau auch ohne komplette Einhausung von dessen Umweltverträglichkeit im Sinne von § 24h UVP-G 2000 ausgeht.

Soweit im Antrag vorgebracht wird, dass im Hinblick auf die Bewertung der Gesundheitsverträglichkeit der Lärmimmissionen und davon ausgehend der zwingenden Maßnahmen zur Sicherung der Gesundheitsverträglichkeit für den Streckenabschnitt Aich - Althofen/Drau unzulässigerweise allein der weniger strenge Grenzwert der SchIV angewendet worden wäre, ist auf die Ausführungen unter Punkten III.1.9.10. und III.1.9.11. zu verweisen.

Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die - auch in Bezug auf das sonstige Vorbringen der antragstellenden Gemeinde - festgestellte Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung kann der verordnungserlassenden Behörde kein Verstoß gegen Art. 7 B-VG vorgeworfen werden.

1.11. Schließlich bringt die antragstellende Gemeinde vor, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgebrachte Projektbegründung verfehlt sei und ein öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens nicht zu begründen vermöge.

1.11.1. Auf dieses sei aber im Rahmen der Gesamtbewertung des Vorhabens gemäß § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 Bedacht zu nehmen. Eine genaue Überprüfung der Begründungsunterlagen und Studien der Koralmbahn zeige, dass sowohl die raumplanerischen, als auch die verkehrsplanerischen und die wirtschaftlichen Überlegungen zum Teil von der Realität abweichen würden, teilweise willkürlich seien und methodisch schwerwiegende Fehler und Mängel aufweisen würden. Sie entsprächen daher nicht dem Stand des Wissens für die Entscheidungsfindung solcher Projekte. Die verkehrliche Grundlagenstudie bestehe in der Forderung nach einer Kantenzzeit von 60 Minuten zwischen Graz und Klagenfurt. Weder der

betriebliche Nutzen noch der Gesamtnutzen einer Kantenzzeit von 60 Minuten im Vergleich etwa zu 90 oder 75 Minuten sei untersucht worden. Im Übrigen hätte die Verbindung Graz - Klagenfurt, ausgehend davon, dass es sich dabei um Zentren der gleichen Stufe handle, nur geringe verkehrliche Bedeutung. Die der Umweltverträglichkeitserklärung zugrunde liegenden regionalwissenschaftlichen Studien wiesen eine hohe Abstraktionsebene auf und würden daher mit einer unsachlichen Vereinfachung der Realität arbeiten, nämlich der Darstellung von Raumstrukturen über die sogenannte Erreichbarkeit (die auf österreichweiter Ebene praktisch ausschließlich über Zeitvorteile gerechnet sei). Auch die zu erwartenden Wertschöpfungseffekte in Höhe von rund 167 Millionen Euro könnten lediglich als potentieller Wettbewerbsvorteil unter einer Vielzahl von Annahmen angesehen werden und seien daher in unseriöser Weise quantifiziert. Schließlich seien unrealistische Annahmen in Bezug auf die Reisezeiten und die Zugänglichkeit der Haltestellen zugrunde gelegt worden.

1.11.2. Der Bundesminister verweist darauf, dass die Projektbegründung in der Umweltverträglichkeitserklärung im Detail ausführlich dargelegt und das öffentliche Interesse im Rahmen der Gesamtbewertung des Vorhabens gemäß § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 berücksichtigt sei.

1.11.3. Die Festlegung von Hochleistungsstrecken wird nicht im Gesetz vorgenommen, sondern ist der Bundesregierung zur Festlegung mittels Verordnung überlassen. Die Voraussetzungen für die Erlassung einer solchen Verordnung sind in § 1 Abs. 1 HLG normiert. Gemäß § 1 Abs. 1 HLG kann die Bundesregierung durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären, wenn diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt. Auch wenn der Bundesregierung damit ein weites Ermessen in Bezug auf die Entscheidung, welche Strecken zu Hochleistungsstrecken erklärt werden sollen, eingeräumt ist, gibt die Bestimmung dennoch in

verfassungsrechtlich ausreichendem Maße materielle Kriterien für ihre Entscheidung vor ("leistungsfähiger Verkehr" mit "internationalen" Verbindungen/für den "Nahverkehr"). Aus den Materialien zum HLG wird deutlich, dass sich die Bundesregierung insbesondere am Erfordernis einer Einbindung des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes in die hochrangigen europäischen Eisenbahnverbindungen zu orientieren hat (AB 873 BlgNR 17. GP, 1). Erst mit einer Verordnung über die Erklärung einer bestimmten Strecke zur Hochleistungsstrecke wird das HLG, das sich nur auf Hochleistungsstrecken bezieht, auf diese anwendbar und der Bundesminister für Verkehr für die Festlegung des konkreten Trassenverlaufs mittels Trassenverordnung gemäß § 3 Abs. 1 HLG zuständig (vgl. die Materialien zum HLG [AB 873 BlgNR 17. GP, 2], wonach durch das "Institut einer Trassenverordnung [...] eine abgestimmte raumordnerische Festlegung für den Trassenverlauf erzielt werden" soll.).

Die Strecke Graz - Klagenfurt (Koralmbahn) wurde als Teil der Eisenbahnstrecke Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Februar 1994 (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. 83/1994, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Dass diese Entscheidung im Hinblick auf die in § 1 Abs. 1 HLG vorgesehenen Voraussetzungen unterschiedlichen und insbesondere divergierenden sachverständigen Bewertungen zugänglich ist, wird vom Verfassungsgerichtshof nicht bezweifelt. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die den Streckenabschnitt Graz - Klagenfurt (Koralmbahn) umfassende Hochleistungsstrecke Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien aber insbesondere einen Teil von in europarechtlichen Rechtsdokumenten ausgewiesenen europäischen Hauptachsen des Schienenverkehrs (sog. "Transeuropäisches Netz" [TEN]) bildet, kann der Verfassungsgerichtshof der Entscheidung der Bundesregierung nicht entgegen treten (s. die sog. "Pontebbana-Achse" in Anhang I des Protokolls Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich, BGBl. 45/1995; vgl. zudem Anhang II der EntschlieÙung

des Rates vom 17. Dezember 1990 über die Entwicklung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, in dem die Strecke "Tarvisio - Wien" als eine "Schlüsselverbindung" ausgewiesen ist, ABl. 1991 C 33 S 1 ff.).

Der Verfassungsgerichtshof hat in Bezug auf die gesetzliche Festlegung von Bundesstraßen bereits mehrfach festgestellt (s. VfSlg. 11.755/1988, 12.084/1989, 16.567/2002), dass mit der verbindlichen Festlegung der Errichtung einer Bundesstraße, sofern keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen das Gesetz bestehen, ein Ermessen des die konkrete Trassenverordnung erlassenden Bundesministers ausgeschlossen ist, ob ein Bedarf nach der Errichtung der betreffenden Strecke besteht oder nicht. Im Ergebnis gilt das auch für die verbindliche Festlegung von Eisenbahntrassen durch eine Verordnung der Bundesregierung, wie sie dem vorliegenden Verfahren zugrunde liegt. Das HLG wird erst durch eine Verordnung, die eine bestimmte Strecke zur Hochleistungsstrecke erklärt, auf diese Strecke anwendbar. Eine Trassenverordnung nach § 3 Abs. 1 HLG wird daher nur für den Neubau solcher Strecken erlassen, die durch eine Verordnung der Bundesregierung gemäß § 1 Abs. 1 HLG zu Hochleistungsstrecken erklärt worden sind. Daraus folgt, dass mit einer Hochleistungsstreckenverordnung bereits eine verbindliche Regelung für den Bau dieser Hochleistungsstrecke getroffen wird.

Mit der im vorliegenden Verfahren in Rede stehenden Trassenverordnung wurde ein bestimmter Geländestreifen festgelegt, auf dem die Hochleistungsstrecke entstehen soll. Gemäß § 3 Abs. 1 HLG ist bei Erlassung der Trassenverordnung nur mehr auf die Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und die Ergebnisse einer Umweltverträglichkeitsprüfung Bedacht zu nehmen. Den Ausführungen der antragstellenden Gemeinde bezüglich eines fehlenden öffentlichen Interesses am Bau der Hochleistungsstrecke kommt daher - insbesondere vor dem Hintergrund fehlender Bedenken des Verfassungsgerichtshofes gegen die Verordnung über die Erklärung zur Hochleistungsstrecke - für

die Bewertung der Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung keine Relevanz zu.

1.12. Da die Bedenken der antragstellenden Gemeinde sohin insgesamt nicht zutreffen, war dem Antrag auf Aufhebung der Verordnung keine Folge zu geben.

IV. Kosten waren schon deswegen nicht zuzusprechen, weil solche gemäß § 61a VfGG ausschließlich in den Verordnungsprüfungsverfahren zuzusprechen sind, in denen der Antrag von einer Person gestellt wurde, die unmittelbar durch die Gesetzeswidrigkeit der Verordnung in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet (Art. 139 Abs. 1 letzter Satz B-VG), nicht aber auch im Verfahren über einen Antrag gemäß § 24 Abs. 11 UVP-G 2000 (zu dessen Qualifikation als Instrument der abstrakten Normenkontrolle vgl. *B. Raschauer*, Kommentar zum UVP-G, 1995, Rz 14 zu § 24; vgl. zur insofern gleichgelagerten Rechtslage bei Anträgen gemäß Art. 139 Abs. 1 zweiter Satz B-VG VfSlg. 12.308/1990, 14.067/1995).

V. Diese Entscheidung konnte gemäß § 19 Abs. 4 erster Satz VfGG ohne mündliche Verhandlung getroffen werden.

Wien, am 13. Dezember 2007

Der Präsident:

Dr. K o r i n e k

Schriftführer:

Dr. F a b e r