

TE Vwgh Erkenntnis 2015/4/29 2013/03/0010

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 29.04.2015

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;

93 Eisenbahn;

Norm

AVG §8;

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2 idF 2010/I/025;

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2;

EisenbahnG 1957 §48;

1. AVG § 8 heute
2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der Gemeinde F, vertreten durch Dr. Uwe Foidl, Rechtsanwalt in 6263 Fügen, Hochfügenerstraße 22, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11. Dezember 2012, ZI BMVIT-220.100/0032-IV/SCH2/2012, betreffend Auflassung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Partei: Z AG in J), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I. Sachverhalt römisch eins. Sachverhalt

1. Der vorliegende Fall betrifft die schienengleiche Eisenbahnkreuzung der Strecke Jenbach-Mayrhofen in EB km 12,088 ("Rkreuzung") im Gemeindegebiet von F.

Mit Bescheid vom 18. Oktober 2012 ordnete der Landeshauptmann von Tirol gemäß § 48 Abs 1 Z 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) die Auflassung dieser Eisenbahnkreuzung von Amts wegen an (Spruchpunkt I.). Ferner wurde für den Rückbau dieser Eisenbahnkreuzung und für die Schaffung eines Ersatzweges unter Zugrundelegung des Bauentwurfes "Begleitstraße F-U, Einreichprojekt 2012 ..." der mitbeteiligten Partei und dem jeweiligen Träger der

Straßenbaulast eine Frist von zwei Jahren gesetzt (Spruchpunkt II.). Schließlich wurde die aufschiebende Wirkung einer Berufung gegen die Spruchpunkte I. und II. gemäß § 64 Abs 2 AVG ausgeschlossen (Spruchpunkt III.). Mit Bescheid vom 18. Oktober 2012 ordnete der Landeshauptmann von Tirol gemäß Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) die Auflösung dieser Eisenbahnkreuzung von Amts wegen an (Spruchpunkt römisch eins.). Ferner wurde für den Rückbau dieser Eisenbahnkreuzung und für die Schaffung eines Ersatzweges unter Zugrundelegung des Bauentwurfes "Begleitstraße F-U, Einreichprojekt 2012 ..." der mitbeteiligten Partei und dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast eine Frist von zwei Jahren gesetzt (Spruchpunkt römisch zwei.). Schließlich wurde die aufschiebende Wirkung einer Berufung gegen die Spruchpunkte römisch eins. und römisch zwei. gemäß Paragraph 64, Absatz 2, AVG ausgeschlossen (Spruchpunkt römisch drei.).

2.1. Die gegen diesen Bescheid gerichtete Berufung der beschwerdeführenden Partei wurde mit dem angefochtenen Bescheid gemäß § 66 Abs 4 AVG als unbegründet abgewiesen. 2.1. Die gegen diesen Bescheid gerichtete Berufung der beschwerdeführenden Partei wurde mit dem angefochtenen Bescheid gemäß Paragraph 66, Absatz 4, AVG als unbegründet abgewiesen.

2.2. Begründend wurde im Wesentlichen Folgendes festgehalten:

Die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung sei nach § 6 EKVO 1961 mit Andreaskreuz, Stopptafel und Abgabe akustischer Signale vom Triebfahrzeug aus gesichert. Anlässlich eines Zusammenpralls eines Triebfahrzeuges mit einem PKW habe am 5. Oktober 2011 eine Untersuchung dieser Eisenbahnkreuzung durch die Bundesanstalt für Verkehr (damals noch Unfallsuntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene) stattgefunden. Im Untersuchungsbericht vom 27. Dezember 2011 sei eine Überprüfung dieser Kreuzung im Zusammenhang mit der mitbeteiligten Partei und der beschwerdeführenden Partei als Träger der Straßenbaulast vorgeschlagen worden. Die Polizeiinspektion S habe in ihrem Jahresbericht 2011 ausgeführt, dass sich in diesem Zeitraum im Bereich der Eisenbahnkreuzung insgesamt sechs Unfälle ereignet hätten, wobei drei Personen verletzt worden wären (eine davon schwer); an dieser Kreuzung fehle es insbesondere an Linksabbiegespuren. Die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung sei nach Paragraph 6, EKVO 1961 mit Andreaskreuz, Stopptafel und Abgabe akustischer Signale vom Triebfahrzeug aus gesichert. Anlässlich eines Zusammenpralls eines Triebfahrzeuges mit einem PKW habe am 5. Oktober 2011 eine Untersuchung dieser Eisenbahnkreuzung durch die Bundesanstalt für Verkehr (damals noch Unfallsuntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene) stattgefunden. Im Untersuchungsbericht vom 27. Dezember 2011 sei eine Überprüfung dieser Kreuzung im Zusammenhang mit der mitbeteiligten Partei und der beschwerdeführenden Partei als Träger der Straßenbaulast vorgeschlagen worden. Die Polizeiinspektion S habe in ihrem Jahresbericht 2011 ausgeführt, dass sich in diesem Zeitraum im Bereich der Eisenbahnkreuzung insgesamt sechs Unfälle ereignet hätten, wobei drei Personen verletzt worden wären (eine davon schwer); an dieser Kreuzung fehle es insbesondere an Linksabbiegespuren.

Seitens des mitbeteiligten Eisenbahnunternehmens seien dem Landeshauptmann acht Unfälle mit Beteiligung der Zillertalbahn seit dem Jahr 2006 bekannt gegeben worden. Ferner sei es laut Angaben der mitbeteiligten Partei am 3. April 2012 zu einem Beinaheunfall auf der Rkreuzung gekommen, weil ein LKW (überlanger Transport für die örtliche Zimmerei) von der B 169 kommend in den östlichen Begleitweg Richtung Norden habe einbiegen wollen und nicht in der Lage gewesen sei, die Kurve auf einmal zu befahren; er habe reversieren müssen und für rund 5 Minuten die B 169 und die Bahntrasse blockiert; der Zug habe ausnahmsweise vor der Eisenbahnkreuzung noch anhalten können und warten müssen, bis der LKW die Kreuzung habe räumen können. Zuletzt habe sich am 2. November 2012 auf der Eisenbahnkreuzung ein Unfall mit Sachschaden ereignet. Während zahlreicher Lokalausgänge hätten PKW unmittelbar im Bereich der Eisenbahnkreuzung auf den Schienen angehalten, um in die B 169 einzufahren, wobei gleichzeitig die Annäherung eines Schienenfahrzeuges erkennbar gewesen sei.

Die Erstbehörde habe am 2. Mai 2012 eine Verhandlung an Ort und Stelle durchgeführt. Der eisenbahntechnische Sachverständige habe ausgeführt, dass eine technische Sicherung (Lichtzeichenbzw Schrankenanlage) für sich allein auf Grund fehlender Räumlichkeiten keine Lösung für das gegenständliche Sicherheitsproblem darstellten, es werde aus eisenbahnbetrieblicher Sicht die Auflösung der Eisenbahnkreuzung bei Schaffung eines entsprechenden Ersatzweges empfohlen. Bei einer zweiten mündlichen Verhandlung am 18. Juli 2012 seien sieben Varianten zur Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung seitens eines von der Tiroler Landesstraßenverwaltung beauftragten Sachverständigen diskutiert worden. Sowohl dieser Sachverständige als auch der eisenbahntechnische Sachverständige seien zum Schluss gekommen, dass die Auflösung der Eisenbahnkreuzung und die gleichzeitige

Errichtung einer Begleitstraße die bestmögliche Variante darstelle. In der Folge seien drei weitere Varianten zur Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung erarbeitet worden, aus der Sicht des eisenbahntechnischen Sachverständigen hätte nur eine Variante entsprochen, die allerdings Fremdgrund beanspruchen würde, wofür keine Zustimmung des betroffenen Grundeigentümers vorgelegen habe. Die Landesstraßenverwaltung habe im September 2012 der Erstbehörde im Sinn der Variante der Auflassung der Eisenbahnkreuzung die Unterlagen zum ausgearbeiteten Projekt "Begleitstraße F-U, Einreichprojekt 2012" zugeleitet. Von der Erstbehörde sei daraufhin ein straßenverkehrstechnisches Gutachten in Auftrag gegeben worden, ob das nach Auflassung verbleibende Wegenetz den Verkehrserfordernissen für PKW und/oder LKW auf der Straße entspreche, und ob die im Einreichoperat vorgesehene Ersatzwegeverbindung zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Bahnübergang geeignet sei. Der straßenverkehrstechnische Sachverständige habe in seinem Gutachten vom 21. September 2012 ausgeführt, es gebe vier (bestehende) Ersatzwegenetze, welche vom Verkehr, für den sie gewidmet seien, grundsätzlich ohne besondere Gefahr benützt werden könnten. Das gegenständliche Einreichoperat (Begleitstraße F-U) sei als Ersatzwegeverbindung zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang geeignet. Zum Einwand der beschwerdeführenden Partei habe der straßenverkehrstechnische Amtssachverständige fernmündlich klargestellt, dass (unbeschadet der widmungsmäßigen Eignung) das verbleibende Wegenetz allein kein adäquates Ersatzwegenetz zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang nach Auflassung der Eisenbahnkreuzung darstellen würde.

Nach Erlassung des Erstbescheides und dem Einlangen der gegenständlichen Berufung seien vom straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen Auskünfte bezüglich der Situation der Fußgänger im Zusammenhang mit der möglichen Auflassung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung sowie bezüglich der Erreichbarkeit des sich in unmittelbarer Nähe dieser Eisenbahnkreuzung befindlichen Gasthofes "G" eingeholt worden.

Der straßenverkehrstechnische Sachverständige habe (unter Berücksichtigung der schon genannten fernmündlichen Nachfrage) ausgeführt, dass zwar das verbleibende Wegenetz für sich genommen kein adäquates Ersatzwegenetz zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang darstellen würde, allerdings sei die im genannten Einreichoperat vorgesehene Ersatzwegeverbindung zur Aufnahme des Verkehrs geeignet ("Die Fahrbahnausweitungen der Begleitstraße sind auf eine Begegnung Sattel/PKW ausgelegt und wurden mittels dynamischer Schleppkurve überprüft. Die Kreuzungsbereiche sind auf eine Befahrung Sattel ausgelegt und wurden mittels dynamischer Schleppkurve überprüft."). Ebenso habe der eisenbahntechnische Amtssachverständige im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 18. Juli 2012 bestätigt, dass das umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspreche ("Die geplante Begleitstraße 'F-U' stellt eine adäquate Ersatzwegeverbindung dar und erfüllt somit die Erfordernisse zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang").

Beide Gutachten seien schlüssig und nachvollziehbar. Dies gelte entgegen den Einwänden der beschwerdeführenden Partei auch bezüglich des straßenverkehrstechnischen Gutachtens. Der Sachverständige habe in seinem schriftlichen Gutachten vom 21. September 2012 zwar ausgeführt, dass die näher dargestellten bereits bestehenden Ersatzwege geeignet seien, vom Verkehr, für den sie gewidmet seien, ohne besondere Gefahr benützt zu werden. Damit sei allerdings nicht die Eignung zur Aufnahme des Verkehrs, der sich erst aus der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung ergeben würde, gemeint, was eindeutig aus dem Aktenvermerk über das Telefonat am 4. Oktober 2012 hervorgehe. Das in Rede stehende Einreichoperat als Ersatzwegeverbindung sei jedenfalls zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang geeignet. Ob das umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspreche, sei anhand einer Abwägung zwischen den öffentlichen Interessen am Schutz des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer mit den Interessen der Verkehrsteilnehmer an einer möglichst kurzen Wegeverbindung zu beurteilen. In diesem Zusammenhang sei grundsätzlich dem Sicherheitsinteresse der Vorzug zu geben. Für die Verkehrsteilnehmer sei die Benutzung eines Ersatzweges zumutbar, wenn ein höheres Sicherheitsniveau und eine ausreichende Verkehrsverbindung gewährleistet seien, möge auch die bisherige Verbindung die kürzere gewesen sein. Umso risikoträchtiger eine Eisenbahnkreuzung sei, umso größere Umwege seien für die Verkehrsteilnehmer zumutbar. Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung handle es sich um eine äußerst risikoträchtige, was von der beschwerdeführenden Partei nicht in Zweifel gezogen worden sei.

Wenn die Beschwerdeführerin einwende, dass die Auflassung der Eisenbahnkreuzung samt umzugestaltendem Ersatzwegenetz nicht den Verkehrserfordernissen entspreche, sei ihr (unter Hinweis auf den Erstbescheid) entgegenzuhalten, dass das vorgesehene Ersatzwegenetz für sämtliche Anrainer maximal folgende Umwege nach sich

ziehe: 1. Der Umweg von Sch kommend über den Knoten F-Süd und über die geplante Begleitstraße zur Eisenbahnkreuzung (EK) betrage rund 100 m; 2. Der Umweg von St kommend über die B 169 Zillertalstraße und über die geplante Begleitstraße zur EK betrage rund 50 m; 3. Der Umweg für Fahrzeuge, die im Bereich der aufzulassenden EK aus dem Gemeindestraßennetz kommend über die B 169, den Knoten U-Mitte und über die geplante Begleitstraße zur EK fahren, betrage rund 2000 m. Angesichts der unstrittigen Gefährlichkeit der Rkreuzung für den querenden Verkehr und den Eisenbahnverkehr sei der sich maximal ergebende Umweg von 2 km über das Ersatzwegenetz für die betroffenen Verkehrsteilnehmer jedenfalls zumutbar. Die Zufahrt zum Gewerbegebiet und zum Gasthof G sowie zu allen anderen Grundstücken sei auch in Zukunft ohne wesentliche Einschränkung (hier Umweg von ca 50 bis maximal 200 m) über das Ersatzwegenetz möglich, die ins Treffen geführte Existenzbedrohung der dort angesiedelten Betriebe sei nicht erkennbar bzw nachvollziehbar. Der sich für die einzelnen Verkehrsteilnehmer ergebende Nachteil infolge einer marginal längeren Verkehrsverbindung werde durch die Schaffung eines im öffentlichen Interesse stehenden höheren Sicherheitsniveaus bei Weitem überwogen. Die Verkehrsteilnehmer könnten durch entsprechende Hinweise auf der B 169 rechtzeitig auf das Vorhandensein der Betriebe sowie den einzuschlagenden Weg aufmerksam gemacht werden, was auch weiterhin "spontanen Konsum" ermöglichen würde. Dies wäre angesichts des öffentlichen Interesses an der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zumutbar. Außerdem könnten (nach der eingeholten Stellungnahme des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen am 4. Dezember 2012) Fußgänger sowohl im Bereich F als auch im Bereich U bestehende Unterführungen zum sicheren Queren der B 169 und der Bahntrasse nutzen. Damit würden sich Umwege aus U kommend von ca 170 m und aus F kommend von ca 250 m ergeben, welche unter Berücksichtigung der bestehenden Situation - die gegenständliche Eisenbahnkreuzung weise aktuell keinen Schutzweg bzw keine Schutzmaßnahmen für Fußgänger auf - zumutbar seien.

Damit könne dem Berufungsvorbringen, dass für gewerbetreibende Anrainer durch die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung ein existenzbedrohender Zustand eintreten würde, weil dieses touristisch geprägte Gebiet von "Spontan- bzw Impulskonsumation" lebe, nicht gefolgt werden. Die bestehende Unterführung unter der Bahntrasse bzw der B 169 im Bereich der E Bäckerei sei grundsätzlich für eine Befahrung durch PKW geeignet; nach der Fertigstellung des Begleitweges F-U werde somit auch in diesem Bereich eine Verbindung zumindest für PKW zum Gasthof G möglich sein.

Die sich für die Verkehrsteilnehmer, Anrainer und für die unmittelbar in der Nähe liegenden Gewerbebetriebe ergebenden Umwege würden im Hinblick auf die Gefährlichkeit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und nach Abwägung aller Interessen als zumutbar angesehen, das in Zusammenhang mit der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung umzugestaltende Wegenetz entspreche den Verkehrserfordernissen iSd § 48 Abs 1 Z 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG). Die Prüfung der zweiten Voraussetzung des § 48 Abs 1 Z 2 EisbG betreffe (nach dem Erstbescheid) allein die Verkehrsträger; es sei darauf abzustellen, ob durch die bauliche Umgestaltung eine Erhöhung der Sicherheit auf den Verkehrswegen unter Einsatz eines wirtschaftlich vertretbaren, also der gegebenen Frequenz auf Schienen und Straßen und der Unfallshäufigkeit angepassten Kostenaufwandes erzielbar sei. Die Landesstraßenverwaltung des Landes Tirol habe die Planung der Begleitstraße F-U in Auftrag gegeben und werde auch die straßenrechtliche Bewilligung einholen. Ohne entsprechende Vereinbarung obliege daher dem Land Tirol nicht nur der Bau, sondern auch die Erhaltung und Verwaltung dieser Begleitstraße. Damit könne die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Umgestaltung des Wegenetzes bejaht werden, zumal eine Erhöhung der Sicherheit geschaffen werde, ohne dass für das Eisenbahnunternehmen bzw für die Träger der Straßenbaulasten Kosten im Zusammenhang mit der Errichtung des Ersatzwegenetzes entstünden. Die sich für die Verkehrsteilnehmer, Anrainer und für die unmittelbar in der Nähe liegenden Gewerbebetriebe ergebenden Umwege würden im Hinblick auf die Gefährlichkeit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und nach Abwägung aller Interessen als zumutbar angesehen, das in Zusammenhang mit der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung umzugestaltende Wegenetz entspreche den Verkehrserfordernissen iSd Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG). Die Prüfung der zweiten Voraussetzung des Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EisbG betreffe (nach dem Erstbescheid) allein die Verkehrsträger; es sei darauf abzustellen, ob durch die bauliche Umgestaltung eine Erhöhung der Sicherheit auf den Verkehrswegen unter Einsatz eines wirtschaftlich vertretbaren, also der gegebenen Frequenz auf Schienen und Straßen und der Unfallshäufigkeit angepassten Kostenaufwandes erzielbar sei. Die Landesstraßenverwaltung des Landes Tirol habe die Planung der Begleitstraße F-U in Auftrag gegeben und werde auch die straßenrechtliche Bewilligung einholen. Ohne entsprechende Vereinbarung obliege daher dem Land Tirol nicht nur der Bau, sondern auch die Erhaltung und Verwaltung dieser Begleitstraße. Damit könne die wirtschaftliche Zumutbarkeit der

Umgestaltung des Wegenetzes bejaht werden, zumal eine Erhöhung der Sicherheit geschaffen werde, ohne dass für das Eisenbahnunternehmen bzw für die Träger der Straßenbaulasten Kosten im Zusammenhang mit der Errichtung des Ersatzwegenetzes entstünden.

Bezüglich der vorgebrachten Verletzung des Rechts auf Parteiengehör sei festzuhalten, dass der beschwerdeführenden Partei zwar in der mündlichen Verhandlung vom 18. Juli 2012 zu Unrecht die Parteistellung im gegenständlichen Auflassungsverfahren abgesprochen worden sei, allerdings habe sie trotzdem die Gelegenheit gehabt, sich an dieser Verhandlung zu beteiligen und sie habe auch eine entsprechende Stellungnahme abgegeben. In der Tat sei die beschwerdeführende Partei von Anfang an (wie etwa auch in der ersten mündlichen Verhandlung am 2. Mai 2012) in das vorliegende Verfahren involviert gewesen, es sei ihr rechtliches Gehör gewährt worden. So sei ihr in weiterer Folge mit Schreiben vom 13. August 2012 Gelegenheit gegeben worden, zu den weiteren Varianten zur Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sowie zur Nichtrealisierbarkeit der von der beschwerdeführenden Partei vorgeschlagenen Unterführung der B 169 Stellung zu nehmen. Von dieser Möglichkeit habe sie allerdings keinen Gebrauch gemacht. Das Berufungsvorbringen, der beschwerdeführenden Partei sei dieses Gutachten zur Nichtrealisierbarkeit nicht mit übermittelt worden, gehe angesichts der in diesem Zusammenhang eingeräumten Möglichkeit zur Abgabe einer entsprechenden Stellungnahme ins Leere. Zudem sei der beschwerdeführenden Partei auch mit Schreiben vom 24. September 2012 mitgeteilt worden, dass ihr Parteistellung im gegenständlichen Fall zukomme und ihr sei Gelegenheit gegeben worden, sich zum straßenverkehrstechnischen Gutachten zu äußern. Somit könne keine Verletzung des Rechts auf Parteiengehör erkannt werden.

Bei den von der beschwerdeführenden Partei im Zusammenhang mit ihrer Berufung übermittelten Varianten handle es sich um keine neu ausgearbeiteten Varianten, sondern um solche aus dem nicht mehr aktuellen Einreichprojekt 2007. Es seien lediglich einseitige Plandarstellungen ohne weitere Ausführungen dazu übermittelt worden. Diese würden nichts daran ändern, dass die Voraussetzungen für die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung nach § 48 EisbG erfüllt seien, zumal dies auf Grund der bestehenden Gefährlichkeit dieser Eisenbahnkreuzung geboten sei. Zu der von der beschwerdeführenden Gemeinde vorgestellten weiteren Variante "Unterflurtrasse, B 169 in Tieflage", die im Beisein des Landesbaudirektors und des Vorstandes der Abteilung Verkehr und Straßen des Amtes der Landesregierung vorgestellt worden sei, habe (nach dem Erstbescheid) eine eingehende Überprüfung ergeben, dass eine Unterführung der B 169 im Bereich der Rkreuzung auf Grund der Nähe des Fbaches und auf Grund der in dieser Variante erforderlichen Absenkung des Fbaches um mehr als 2 m und des dadurch bedingten Entfalls der Hochwasserentlastung nicht möglich sei. Bei den von der beschwerdeführenden Partei im Zusammenhang mit ihrer Berufung übermittelten Varianten handle es sich um keine neu ausgearbeiteten Varianten, sondern um solche aus dem nicht mehr aktuellen Einreichprojekt 2007. Es seien lediglich einseitige Plandarstellungen ohne weitere Ausführungen dazu übermittelt worden. Diese würden nichts daran ändern, dass die Voraussetzungen für die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung nach Paragraph 48, EisbG erfüllt seien, zumal dies auf Grund der bestehenden Gefährlichkeit dieser Eisenbahnkreuzung geboten sei. Zu der von der beschwerdeführenden Gemeinde vorgestellten weiteren Variante "Unterflurtrasse, B 169 in Tieflage", die im Beisein des Landesbaudirektors und des Vorstandes der Abteilung Verkehr und Straßen des Amtes der Landesregierung vorgestellt worden sei, habe (nach dem Erstbescheid) eine eingehende Überprüfung ergeben, dass eine Unterführung der B 169 im Bereich der Rkreuzung auf Grund der Nähe des Fbaches und auf Grund der in dieser Variante erforderlichen Absenkung des Fbaches um mehr als 2 m und des dadurch bedingten Entfalls der Hochwasserentlastung nicht möglich sei.

Dem Antrag, die gemäß Spruchpunkt II. des Erstbescheides gesetzte Frist auszudehnen, könne nicht entsprochen werden, weil die Heranziehung der im § 48 EisbG angeführten Mindestfrist von zwei Jahren im konkreten Fall auf Grund der besonderen Gefährlichkeit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung geboten sei und die Umsetzung der Auflassung im Zusammenhang mit der Errichtung der Begleitstraße so rasch wie möglich erfolgen solle. Dem Antrag, die gemäß Spruchpunkt römisch zwei. des Erstbescheides gesetzte Frist auszudehnen, könne nicht entsprochen werden, weil die Heranziehung der im Paragraph 48, EisbG angeführten Mindestfrist von zwei Jahren im konkreten Fall auf Grund der besonderen Gefährlichkeit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung geboten sei und die Umsetzung der Auflassung im Zusammenhang mit der Errichtung der Begleitstraße so rasch wie möglich erfolgen solle.

3. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit infolge seines Inhaltes sowie wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

4. Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift, zu der die beschwerdeführende Partei replizierte. Auch die anwaltlich nicht vertretene mitbeteiligte Partei trat in einem Schriftsatz der Beschwerde entgegen.

II. Rechtslage römisch zwei. Rechtslage

§ 48 ("Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung") des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 25/2010, lautet auszugsweise wie folgt: Paragraph 48, ("Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung") des Eisenbahngesetzes 1957, Bundesgesetzblatt Nr 60 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010,, lautet auszugsweise wie folgt:

"§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen."

III. Erwägungen römisch drei. Erwägungen

1. Der Tatbestand der Anordnung zur Auflassung nach § 48 Abs 1 Z 2 EibG wurde mit der NovelleBGBl I Nr 25/2010 in den § 48 Abs 1 leg cit neu eingefügt. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast - 1. Der Tatbestand der Anordnung zur Auflassung nach Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EibG wurde mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, in den Paragraph 48, Absatz eins, leg cit neu eingefügt. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast -

voraus, dass das nach der Auflassung verbleibende oder in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz (oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen) den Verkehrserfordernissen entspricht und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind. Damit das verbleibende oder umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, muss für die Erfordernisse des Verkehrs auf der Straße vorgesorgt werden, also die Ersatzlösung den bestehenden Erfordernissen des Straßenverkehrs über die aufgelassene Eisenbahnkreuzung gerecht werden (vgl VwGH vom 26. Mai 2014, 2013/03/0133). voraus, dass das nach der Auflassung verbleibende oder in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz (oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen) den Verkehrserfordernissen entspricht und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind. Damit das verbleibende oder umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, muss für die Erfordernisse des Verkehrs auf der Straße vorgesorgt werden, also die Ersatzlösung den bestehenden Erfordernissen des Straßenverkehrs über die aufgelassene Eisenbahnkreuzung gerecht werden vergleiche , VwGH vom 26. Mai 2014, 2013/03/0133).

Der betroffenen Gemeinde kommt kein Anspruch darauf zu, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen der Gemeinde zu erhalten. Nicht jede Veränderung der derzeitigen Verhältnisse, die zu längeren Verbindungen zwischen den durch die Bahnlinie

getrennten Ortsteilen führt, steht somit der Auflassung der strittigen Eisenbahnkreuzung entgegen. Allerdings dürfen die lokalen Bedürfnisse an Verkehrsverbindungen nicht außer Acht gelassen werden, unzumutbare Verschlechterungen des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile einer Gemeinde vom restlichen Gemeindegebiet und von jenseits der Bahnstrecke gelegener (Straßen)Infrastruktur könnten dazu führen, dass von einem den Verkehrserfordernissen entsprechenden Wegenetz nach Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht mehr auszugehen wäre (vgl. VwGH vom 18. Februar 2015, 2013/03/0156, mwH). Der betroffenen Gemeinde kommt kein Anspruch darauf zu, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen der Gemeinde zu erhalten. Nicht jede Veränderung der derzeitigen Verhältnisse, die zu längeren Verbindungen zwischen den durch die Bahnlinie getrennten Ortsteilen führt, steht somit der Auflassung der strittigen Eisenbahnkreuzung entgegen. Allerdings dürfen die lokalen Bedürfnisse an Verkehrsverbindungen nicht außer Acht gelassen werden, unzumutbare Verschlechterungen des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile einer Gemeinde vom restlichen Gemeindegebiet und von jenseits der Bahnstrecke gelegener (Straßen)Infrastruktur könnten dazu führen, dass von einem den Verkehrserfordernissen entsprechenden Wegenetz nach Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht mehr auszugehen wäre vergleiche , VwGH vom 18. Februar 2015, 2013/03/0156, mwH).

2. Hinsichtlich der Parteistellung der beschwerdeführenden Partei ist festzuhalten, dass § 48 EisbG keine ausdrückliche Parteistellung der Gemeinde vorsieht. Die belangte Behörde geht unbestrittener Weise offenbar davon aus, dass die beschwerdeführende Gemeinde die Trägerin der Straßenbaulast iSd § 48 EisbG betreffend die die Eisenbahnschienen kreuzende Straße ist und als solche gemeinsam mit dem Eisenbahnunternehmen die Kosten für die bauliche Umgestaltung im Falle einer Auflassung der Eisenbahnkreuzung nach der genannten Rechtsvorschrift zu tragen hat. Sie ist daher durch das Auflassungsverfahren in ihrem rechtlichen Interesse berührt. Zudem steht ihr als Trägerin der Straßenbaulast gemäß § 48 Abs 1 EisbG ein Antragsrecht zu, weshalb ihr auch dadurch Parteistellung im Auflassungsverfahren zukommt (vgl. VwGH vom 18. Februar 2015, 2013/03/0156; vgl. in diese Richtung auch VwGH vom 17. Dezember 2014, 2013/06/0053, zur straßenrechtlichen Baubewilligung für die vorliegend relevante Begleitstraße). 2. Hinsichtlich der Parteistellung der beschwerdeführenden Partei ist festzuhalten, dass Paragraph 48, EisbG keine ausdrückliche Parteistellung der Gemeinde vorsieht. Die belangte Behörde geht unbestrittener Weise offenbar davon aus, dass die beschwerdeführende Gemeinde die Trägerin der Straßenbaulast iSd Paragraph 48, EisbG betreffend die die Eisenbahnschienen kreuzende Straße ist und als solche gemeinsam mit dem Eisenbahnunternehmen die Kosten für die bauliche Umgestaltung im Falle einer Auflassung der Eisenbahnkreuzung nach der genannten Rechtsvorschrift zu tragen hat. Sie ist daher durch das Auflassungsverfahren in ihrem rechtlichen Interesse berührt. Zudem steht ihr als Trägerin der Straßenbaulast gemäß Paragraph 48, Absatz eins, EisbG ein Antragsrecht zu, weshalb ihr auch dadurch Parteistellung im Auflassungsverfahren zukommt vergleiche , VwGH vom 18. Februar 2015, 2013/03/0156; vergleiche , in diese Richtung auch VwGH vom 17. Dezember 2014, 2013/06/0053, zur straßenrechtlichen Baubewilligung für die vorliegend relevante Begleitstraße).

3. Der beschwerdeführenden Partei gelingt es nicht, die Beurteilung der belangten Behörde zu erschüttern, dass die Voraussetzungen des § 48 Abs 1 Z 2 EisbG im vorliegenden Fall vorliegen (Erfüllung der Verkehrserfordernisse; wirtschaftliche Zumutbarkeit). 3. Der beschwerdeführenden Partei gelingt es nicht, die Beurteilung der belangten Behörde zu erschüttern, dass die Voraussetzungen des Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EisbG im vorliegenden Fall vorliegen (Erfüllung der Verkehrserfordernisse; wirtschaftliche Zumutbarkeit).

Zu ihrem Einwand, durch die Auflassung der gegenständlichen Rkreuzung würde für die Anrainer eine untragbare Situation entstehen, zumal zur Zeit mehrere Gewerbebetriebe, ein Gastbetrieb, etliche Wohnhäuser, ein landwirtschaftlich genutzter Stall und mehrere Feldgrundstücke durch die gegenständliche Rkreuzung erschlossen würden, und durch die Auflassung für die Betriebe ein existenzbedrohender Zustand eintreten würde, ist die Beschwerde auf die dem Bescheid zugrunde liegenden Feststellungen betreffend der sich durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ergebenden Umwege auf dem Ersatzwegenetz hinzuweisen. Angesichts der mit der Auflassung und diesem Ersatzwegenetz gegebenen, nicht in Abrede gestellten Erhöhung der Verkehrssicherheit und der auf diesem Ersatzwegenetz konkret zurückzulegenden zusätzlichen Wegstrecken, wie sie sich aus dem angefochtenen Bescheid ergeben, erscheint die behördliche Beurteilung, dass durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung im Zusammenhalt mit dem zu schaffenden Ersatzwegenetz den Verkehrserfordernissen entsprochen werde, nicht als rechtswidrig.

Mit dem Vorbringen, die schon im bestehenden Wegenetz genannten Ersatzwege seien nicht geeignet, den Verkehr aufzunehmen, wird die im Spruchpunkt II. des Erstbescheides angeordnete Errichtung der Begleitstraße offenbar nicht berücksichtigt. Von daher besteht auch kein Widerspruch zwischen dem schriftlichen Gutachten des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 21. September 2012 und dem angesprochenen Telefonat am 4. Oktober 2012, in dem der Amtssachverständige erläuternd zu seinen bisherigen Äußerungen mitteilte, dass die unter Spruchpunkt II. des Erstbescheides genannte Begleitstraße erforderlich sei, weil ohne diese das nach der Auflassung verbleibende Wegenetz kein adäquates Ersatzwegenetz zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang darstellen würde. Im Übrigen wurde die gegen die straßenrechtliche Baubewilligung erhobene Verwaltungsgerichtshofbeschwerde, auf welche die beschwerdeführende Partei in ihrer Replik zur behördlichen Gegenschrift hinwies, mit hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2014, 2013/06/0053, als unbegründet abgewiesen. Mit dem Vorbringen, die schon im bestehenden Wegenetz genannten Ersatzwege seien nicht geeignet, den Verkehr aufzunehmen, wird die im Spruchpunkt römisch zwei. des Erstbescheides angeordnete Errichtung der Begleitstraße offenbar nicht berücksichtigt. Von daher besteht auch kein Widerspruch zwischen dem schriftlichen Gutachten des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 21. September 2012 und dem angesprochenen Telefonat am 4. Oktober 2012, in dem der Amtssachverständige erläuternd zu seinen bisherigen Äußerungen mitteilte, dass die unter Spruchpunkt römisch zwei. des Erstbescheides genannte Begleitstraße erforderlich sei, weil ohne diese das nach der Auflassung verbleibende Wegenetz kein adäquates Ersatzwegenetz zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang darstellen würde. Im Übrigen wurde die gegen die straßenrechtliche Baubewilligung erhobene Verwaltungsgerichtshofbeschwerde, auf welche die beschwerdeführende Partei in ihrer Replik zur behördlichen Gegenschrift hinwies, mit hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2014, 2013/06/0053, als unbegründet abgewiesen.

Dem von der beschwerdeführenden Partei ins Treffen geführten Konsumationsanreiz kann in dem in Rede stehenden vom Tourismus stark geprägten Gebiet (wie im bekämpften Bescheid erwähnt) durch entsprechende Hinweise auf dem Wegenetz Rechnung getragen werden. Vor diesem Hintergrund vermag die Beschwerdeführerin auch mit der Verfahrensrüge, die belangte Behörde hätte die beschwerdeführende Partei zur Stellungnahme bzw zur Erbringung entsprechender Beweise betreffend die behauptete Existenzbedrohung der schon genannten Betriebe auffordern müssen, nichts zu gewinnen, zumal dies auch auf die Einholung eines bloßen Erkundungsbeweises hinauslaufen würde, den die Behörde aufzunehmen nicht gehalten war (vgl VwGH vom 24. März 2015, Ro 2014/03/0073, mWH). Dem von der beschwerdeführenden Partei ins Treffen geführten Konsumationsanreiz kann in dem in Rede stehenden vom Tourismus stark geprägten Gebiet (wie im bekämpften Bescheid erwähnt) durch entsprechende Hinweise auf dem Wegenetz Rechnung getragen werden. Vor diesem Hintergrund vermag die Beschwerdeführerin auch mit der Verfahrensrüge, die belangte Behörde hätte die beschwerdeführende Partei zur Stellungnahme bzw zur Erbringung entsprechender Beweise betreffend die behauptete Existenzbedrohung der schon genannten Betriebe auffordern müssen, nichts zu gewinnen, zumal dies auch auf die Einholung eines bloßen Erkundungsbeweises hinauslaufen würde, den die Behörde aufzunehmen nicht gehalten war vergleiche , VwGH vom 24. März 2015, Ro 2014/03/0073, mWH).

Angesichts des unstrittigen Fehlens einer gesonderten Abbiegespur auf der B 169 in Richtung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung wird auf dem Boden der Feststellungen des bekämpften Bescheides mit dem Hinweis, anstelle der Auflassung der Eisenbahnkreuzung könnten eine Änderung der Sicherungsart sowie eine Einschränkung der Benutzung der gegenständlichen Kreuzung lediglich durch PKW und Klein-LKW erfolgen, nicht mit Erfolg dargetan, dass die Voraussetzungen der Erfüllung der Verkehrserfordernisse iSd § 48 Abs 1 Z 2 EISG nicht gegeben wären. Damit geht die Rüge fehl, es wäre das Recht auf Parteigehör dadurch verletzt worden, dass die beschwerdeführende Partei diese Änderung bzw Einschränkung nicht rechtzeitig habe geltend machen und damit ihre Rechte als Partei insgesamt nicht zur Gänze wahrnehmen können. Schon deshalb ist weiters die Kritik nicht zielführend, die der beschwerdeführenden Partei mit Schreiben vom 24. September 2012 zu dem diesbezüglich maßgeblichen straßenverkehrstechnischen Gutachten eingeräumte Frist zur Stellungnahme lediglich bis zum 2. Oktober 2012 sei wegen dessen Umfangs und komplexen Inhaltes jedenfalls zu kurz bemessen worden, was auch gegen das Überraschungsverbot verstoße (zumal den Ausführungen des Sachverständigen grundsätzlich nur auf gleicher Ebene durch Einholung eines eigenen Sachverständigengutachtens entgegen getreten werden könnte); ungeachtet dessen wurde der angefochtene Bescheid der beschwerdeführenden Partei nach der Beschwerde erst am 14. Dezember 2012 zugestellt, es wäre ihr daher ohnehin möglich gewesen, der Behörde bis dahin ein Gutachten zu

übermitteln. Angesichts des unstrittigen Fehlens einer gesonderten Abbiegespur auf der B 169 in Richtung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung wird auf dem Boden der Feststellungen des bekämpften Bescheides mit dem Hinweis, anstelle der Auflassung der Eisenbahnkreuzung könnten eine Änderung der Sicherungsart sowie eine Einschränkung der Benutzung der gegenständlichen Kreuzung lediglich durch PKW und Klein-LKW erfolgen, nicht mit Erfolg dargetan, dass die Voraussetzungen der Erfüllung der Verkehrserfordernisse iSd Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EibG nicht gegeben wären. Damit geht die Rüge fehl, es wäre das Recht auf Parteigehör dadurch verletzt worden, dass die beschwerdeführende Partei diese Änderung bzw. Einschränkung nicht rechtzeitig geltend machen und damit ihre Rechte als Partei insgesamt nicht zur Gänze wahrnehmen können. Schon deshalb ist weiters die Kritik nicht zielführend, die der beschwerdeführenden Partei mit Schreiben vom 24. September 2012 zu dem diesbezüglich maßgeblichen straßenverkehrstechnischen Gutachten eingeräumte Frist zur Stellungnahme lediglich bis zum 2. Oktober 2012 sei wegen dessen Umfangs und komplexen Inhaltes jedenfalls zu kurz bemessen worden, was auch gegen das Überraschungsverbot verstoße (zumal den Ausführungen des Sachverständigen grundsätzlich nur auf gleicher Ebene durch Einholung eines eigenen Sachverständigengutachtens entgegen getreten werden könnte); ungeachtet dessen wurde der angefochtene Bescheid der beschwerdeführenden Partei nach der Beschwerde erst am 14. Dezember 2012 zugestellt, es wäre ihr daher ohnehin möglich gewesen, der Behörde bis dahin ein Gutachten zu übermitteln.

Ebenso fehlt es weiters der darauf hinauslaufende Einwand, die beschwerdeführende Partei hätte einem landwirtschaftlichen Begleitweg erst nach Vorliegen einer zufriedenstellenden Lösung zugestimmt, zumal die Voraussetzungen des § 48 Abs 1 Z 2 EibG eine solche Zustimmung nicht normieren. Ebenso fehlt es weiters der darauf hinauslaufende Einwand, die beschwerdeführende Partei hätte einem landwirtschaftlichen Begleitweg erst nach Vorliegen einer zufriedenstellenden Lösung zugestimmt, zumal die Voraussetzungen des Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EibG eine solche Zustimmung nicht normieren.

Bezüglich der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der erforderlichen Umgestaltung des Wegenetzes tritt die Beschwerde dem bekämpften Bescheid im Übrigen nicht substantiiert entgegen.

Vor diesem Hintergrund erscheint der bekämpfte Bescheid entgegen der Beschwerde auf dem Boden des § 48 Abs 1 Z 2 EibG auch als ausreichend begründet. Vor diesem Hintergrund erscheint der bekämpfte Bescheid entgegen der Beschwerde auf dem Boden des Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EibG auch als ausreichend begründet.

IV. Ergebnis römisch vier. Ergebnis

1. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 iVm § 79 Abs 11 VwGG als unbegründet abzuweisen. 1. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 79, Absatz 11, VwGG als unbegründet abzuweisen.

2. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008 (vgl § 79 Abs 11 VwGG und § 3 der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014 idF BGBl II Nr 8/2014). 2. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet auf Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008 vergleiche , Paragraph 79, Absatz 11, VwGG und Paragraph 3, der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014 in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 8 aus 2014,).

Wien, am 29. April 2015

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2015:2013030010.X00

Im RIS seit

08.06.2015

Zuletzt aktualisiert am

05.01.2016

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at