

TE Vwgh Erkenntnis 1963/6/11 0304/63

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 11.06.1963

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;

93 Eisenbahn;

Norm

AVG §1;

EisenbahnG 1957 §12 Abs1;

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

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsidenten Dr. Guggenbichler, sowie die Hofräte Dr. Krzizek, Penzinger, Dr. Skorjanec und Dr. Knoll als Richter, im Beisein des Schriftführers, prov. Magistratskommissärs Dr. Jezek, über die Beschwerde der GH und der mj. MS, beide in S, gegen den namens des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erlassenen Bescheid des Landeshauptmannes der Steiermark vom 11. Jänner 1963, Zl. 3-329 A 152/2-1962, betreffend eine eisenbahnbehördliche Baugenehmigung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben

Begründung

Mit Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 12. November 1962 wurde dem Landeshauptmann der Steiermark bekanntgegeben, daß der von der Bundesbahndirektion Villach vorgelegte Bauentwurf für die Veränderung einer bestehenden Eisenbahnanlage, und zwar für die Erneuerung der B-brücke im Kilometer 230.660 der Bahnlinie Amstetten-Tarvis gemäß § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 überprüft und vom eisenbahnfachlichen Standpunkte geeignet befunden worden sei. Der Bauentwurf wurde dem Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung gemäß den §§ 34 ff. des Eisenbahngesetzes 1957 übermittelt. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann gemäß § 12 Abs. 1 des gleichen Gesetzes ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnis der Bauverhandlung die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Schließlich wurde der Landeshauptmann ermächtigt, mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter der Voraussetzung des § 37 des Eisenbahngesetzes 1957 und der weiteren Voraussetzung der plan-, sach- und vorschriftsgemäßen Ausführung die Betriebsgenehmigung zu verbinden. Mit Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 12. November 1962 wurde dem Landeshauptmann der Steiermark bekanntgegeben, daß der von der Bundesbahndirektion Villach vorgelegte Bauentwurf für die Veränderung einer bestehenden Eisenbahnanlage, und zwar für die Erneuerung der B-brücke im

Kilometer 230.660 der Bahnlinie Amstetten-Tarvis gemäß Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 überprüft und vom eisenbahnfachlichen Standpunkte geeignet befunden worden sei. Der Bauentwurf wurde dem Landeshauptmann zur Durchführung der Bauverhandlung gemäß den Paragraphen 34, ff. des Eisenbahngesetzes 1957 übermittelt. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann gemäß Paragraph 12, Absatz eins, des gleichen Gesetzes ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnis der Bauverhandlung die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Schließlich wurde der Landeshauptmann ermächtigt, mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter der Voraussetzung des Paragraph 37, des Eisenbahngesetzes 1957 und der weiteren Voraussetzung der plan-, sach- und vorschriftsgemäßen Ausführung die Betriebsgenehmigung zu verbinden.

Über dieses Vorhaben fand am 11. Jänner 1963 eine mündliche Verhandlung statt, bei welcher der Verhandlungsleiter bekanntgab, daß im Interesse einer leichteren Baudurchführung die Durchlaßachse so weit verschoben werden soll, als es erforderlich sei, um die neue Brücke im Trockenen auszuführen. Die Verschiebung werde etwa 4 m bachabwärts betragen. Bei dieser Verhandlung brachten die Beschwerdeführerinnen durch ihren Vertreter vor, daß bei der rechtwinkligen Einbindung des B-baches in die Brücke unter dem Bahnkörper und die geringe lichte Durchflußweite schon bei normalen Hochwässern Überschwemmungen und Vermurungen der landwirtschaftlichen Nutzflächen und des Wehrhofes sowie Abschwemmungen des Hinterfüllungsmaterials, insbesondere der rechten Wehrwange, auftreten werden. Sie erheben daher gegen die Neuherstellung der Brücke im alten Zustand Einwendungen. Dagegen werde gegen die Neuherstellung der Brücke mit Verbesserung der derzeitigen Situation, sei es durch Verschiebung oder Verschwenkung, keine Einwendung erhoben, wenn die sich daraus ergebenden Aufwendungen von den im gegenwärtigen verwaltungsgerichtlichen Verfahren mitbeteiligten österreichischen Bundesbahnen getragen werden. Schließlich erklärten die Beschwerdeführerinnen, sie wären grundsätzlich mit der Auffassung ihrer Wasserkraftanlage einverstanden, wenn die damit verbundenen Kosten der Ufersicherungen und Bachbetтанlagen von den österreichischen Bundesbahnen getragen und ihnen ein Beitrag zu den Kosten der Umstellung von der Wasserkraft auf elektrischen Antrieb geleistet werde. Der der Verhandlung beigezogene wasserbautechnische Amtssachverständige stellte fest, daß der derzeitige und auch der vorgesehene Brückenquerschnitt lediglich in der Lage sei, etwa das zehnjährige Hochwasser durchzuleiten. Die Folge davon sei, daß bei größeren Hochwässern der Bach oberhalb der Brücke ausufere, zum Teil entlang des rechten Bahngrabens abfließe, den Bahnkörper unterschwemme und auf die linke Bahnseite in den tiefer liegenden Unterlauf unterhalb des Wehres einlaufe. Wie die Ortsansässigen mitteilen, laufe das Wasser auch über den Bahnkörper hinweg, wodurch eine Schädigung der rechten Wehrwange bzw. eine Gefährdung derselben durchaus möglich sei. Bei dem Neubau der Brücke nach dem Projekte würden diese Verhältnisse weiterhin bestehen bleiben. Die beabsichtigte Verschwenkung der Brücke würde nur eine geringfügige Verbesserung des Abflusses mit sich bringen. Vom technischen Standpunkt aus und in erster Linie im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen selbst wäre eine endgültige Lösung unter gleichzeitiger Absenkung des Wasserspiegels unterhalb der Brücke zweckmäßig. Sollten die Österreichischen Bundesbahnen von der Möglichkeit einer grundlegenden Verbesserung (durch Auffassung der Wehranlage) keinen Gebrauch machen, wäre die Baugenehmigung unter Vorschreibung mehrerer hier nicht weiter interessierender Auflagen zu erteilen. Zu diesen Äußerungen erklärte der Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen, daß es nicht Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen sei, eine endgültige Flußregulierung und Sanierung des B-baches durchzuführen. Dies sei Angelegenheit der Wasserbauverwaltung. Durch die geplante Verschiebung und Verschwenkung der Brücke würden die Voraussetzungen für eine Regulierung des B-baches geschaffen. Es sei durchaus möglich, die Bachbetтsohle auf das erforderliche Maß abzusenken, da die Fundierung der Brücke entsprechend tief ausgeführt werde. Die Leistung eines weiteren Beitrages zur Gesamtregulierung des Bbaches wurde ebenso abgelehnt wie das Ansinnen der Beschwerdeführerinnen.

Nach diesen Äußerungen erklärte der Verhandlungsleiter die Verhandlung für geschlossen und verkündete namens des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den mündlichen Bescheid, mit welchem den Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 127 Abs. 1 lit. b des Wasserrechtsgesetzes 1959 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Bauvorhaben und unter der Voraussetzung der plan-, beschreibungs-, sach- und vorschriftsgemäßen Ausführung auch die Betriebsbewilligung erteilt wurde. Die Verkündung des Bescheides wurde in der Verhandlungsschrift beurkundet. Nach diesen Äußerungen erklärte der Verhandlungsleiter die Verhandlung für geschlossen und verkündete namens des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den mündlichen Bescheid, mit welchem den Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes in Verbindung

mit Paragraph 127, Absatz eins, Litera b, des Wasserrechtsgesetzes 1959 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Bauvorhaben und unter der Voraussetzung der plan-, beschreibungs-, sach- und vorschriftsgemäßen Ausführung auch die Betriebsbewilligung erteilt wurde. Die Verkündung des Bescheides wurde in der Verhandlungsschrift beurkundet.

Gegen diesen bei der mündlichen Verhandlung am 11. Jänner 1963 verkündeten und mit Datum vom 15. Jänner 1963 schriftlich ausgefertigten Bescheid richtet sich die vorliegende, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof fand diese Beschwerde in nachstehender Erwägung begründete

Die belangte Behörde hat ihre Entscheidung in Ansehung der Zuständigkeit auf die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (BGBl. Nr. 60/1957) gestützt. Nach dieser Gesetzesstelle ist für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 genannten - um solche handelt es sich im vorliegenden Fall unbestritten nicht -, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Von dieser Möglichkeit hat das Bundesministerium im gegenständlichen Beschwerdefall Gebrauch gemacht und den Landeshauptmann der Steiermark zur Durchführung der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung und zur Erteilung der Baugenehmigung und der Betriebsbewilligung ermächtigt. Die Ermächtigung zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung namens des Bundesministeriums war jedoch an die Voraussetzung geknüpft worden, daß die Bauverhandlung ein anstandsloses Ergebnis hatte. Darunter kann nur verstanden werden, daß bei der Bauverhandlung von keiner Seite gegen das den Gegenstand der Verhandlung bildende Vorhaben Einwendungen erhoben werden. Diese Voraussetzung ist hier nicht gegeben. Denn bei der mündlichen Verhandlung am 11. Jänner 1963 haben die Beschwerdeführerinnen gegen das Vorhaben Einwendung erhoben. Hierüber hat zwar die Behörde weder in dem mündlich verkündeten noch in dem schriftlichen Bescheid abgesprochen. Bei einer solchen verfahrensrechtlichen Situation kann von einem anstandslosen Ergebnisse der Verhandlung nicht gesprochen werden. Mangels eines anstandslosen Ergebnisses der Bauverhandlung war der Landeshauptmann aber zur Entscheidung über den Antrag auf Genehmigung des Vorhabens nicht zuständig. Die belangte Behörde hat ihre Entscheidung in Ansehung der Zuständigkeit auf die Bestimmungen des Paragraph 12, Absatz eins, des Eisenbahngesetzes 1957 Bundesgesetzblatt Nr. 60 aus 1957,) gestützt. Nach dieser Gesetzesstelle ist für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 genannten - um solche handelt es sich im vorliegenden Fall unbestritten nicht -, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Von dieser Möglichkeit hat das Bundesministerium im gegenständlichen Beschwerdefall Gebrauch gemacht und den Landeshauptmann der Steiermark zur Durchführung der eisenbahnrechtlichen Bauverhandlung und zur Erteilung der Baugenehmigung und der Betriebsbewilligung ermächtigt. Die Ermächtigung zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung namens des Bundesministeriums war jedoch an die Voraussetzung geknüpft worden, daß die Bauverhandlung ein anstandsloses Ergebnis hatte. Darunter kann nur verstanden werden, daß bei der Bauverhandlung von keiner Seite gegen das den Gegenstand der Verhandlung bildende Vorhaben Einwendungen erhoben werden. Diese Voraussetzung ist hier nicht gegeben. Denn bei der mündlichen Verhandlung am 11. Jänner 1963 haben die Beschwerdeführerinnen gegen das Vorhaben Einwendung erhoben. Hierüber hat zwar die Behörde weder in dem mündlich verkündeten noch in dem schriftlichen Bescheid abgesprochen. Bei einer solchen verfahrensrechtlichen Situation kann von einem anstandslosen Ergebnisse der Verhandlung nicht gesprochen werden. Mangels eines anstandslosen Ergebnisses der Bauverhandlung war der Landeshauptmann aber zur Entscheidung über den Antrag auf Genehmigung des Vorhabens nicht zuständig.

Der angefochtene Bescheid mußte daher gemäß § 42 Abs. 2 lit. b VwGG 1952 wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben werden. Der angefochtene Bescheid mußte daher gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Litera b, VwGG 1952 wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben werden.

Bei diesem Ergebnis hat es sich erübrigt, auf die Beschwerdevorbringen im einzelnen einzugehen.

Endlich konnte gemäß § 39 Abs. 2 lit. b VwGG 1952 auch von der Durchführung der in der Gegenschrift der mitbeteiligten österreichischen Bundesbahnen beantragten Verhandlung abgesehen werden. Endlich konnte gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Litera b, VwGG 1952 auch von der Durchführung der in der Gegenschrift der mitbeteiligten österreichischen Bundesbahnen beantragten Verhandlung abgesehen werden.

Wien, am 11. Juni 1963

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1963:1963000304.X00

Im RIS seit

17.07.2001

Zuletzt aktualisiert am

31.05.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at