

TE Vwgh Erkenntnis 1986/12/17 85/03/0085

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 17.12.1986

Index

Öff Verkehr - Eisenbahn

10/07 Verwaltungsgerichtshof

40/01 Verwaltungsverfahren

93 Eisenbahn

Norm

AVG §17

AVG §37

AVG §39 Abs1

AVG §39 Abs2

AVG §45 Abs3

AVG §8

EisenbahnG 1957 §12

EisenbahnG 1957 §33

VwGG §34 Abs1

VwGG §42 Abs2 litc Z3

VwGG §42 Abs2 Z3 litc

1. AVG § 17 heute
 2. AVG § 17 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 3. AVG § 17 gültig von 01.01.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2008
 4. AVG § 17 gültig von 01.03.2004 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 10/2004
 5. AVG § 17 gültig von 20.04.2002 bis 29.02.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 6. AVG § 17 gültig von 01.02.1991 bis 19.04.2002
-
1. AVG § 37 heute
 2. AVG § 37 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
 3. AVG § 37 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
-
1. AVG § 39 heute
 2. AVG § 39 gültig ab 15.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
 3. AVG § 39 gültig von 20.04.2002 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 4. AVG § 39 gültig von 01.01.1999 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
 5. AVG § 39 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998

1. AVG § 39 heute
 2. AVG § 39 gültig ab 15.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
 3. AVG § 39 gültig von 20.04.2002 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 4. AVG § 39 gültig von 01.01.1999 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
 5. AVG § 39 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. AVG § 45 heute
 2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991
1. AVG § 8 heute
 2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991
1. VwGG § 34 heute
 2. VwGG § 34 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2021
 3. VwGG § 34 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 4. VwGG § 34 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 5. VwGG § 34 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
 6. VwGG § 34 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
 7. VwGG § 34 gültig von 01.09.1997 bis 31.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
 8. VwGG § 34 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997
1. VwGG § 42 heute
 2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
 5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
 6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990
1. VwGG § 42 heute
 2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
 5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
 6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Mag. Kobzina und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein des Schriftführers Kommissär Dr. Renner, über die Beschwerde der E S in N, vertreten durch Dr. A Rechtsanwalt in C, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 26. März 1985, Zl. MA 64-U 65/84, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: Verkehrsbetriebe, ...), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 2.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die Beschwerdeführerin ist Eigentümerin der Liegenschaft der W mit der Anschrift ...

Mit Bescheid vom 26. März 1985 erteilte der Landeshauptmann von..., der vom Bundesminister für ... gemäß § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ermächtigt worden war, der mitbeteiligten Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens gemäß § 35 Abs. 1 bis 3 und § 36 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957 unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Vorschreibung einer Reihe von „Bedingungen und Auflagen“ die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten

eisenbahntechnischen Einrichtungen sowie für die tiefbaumäßigen Herstellungen in dem - im Spruch im einzelnen beschriebenen - Streckenabschnitt „...tor“ zwischen S-platz und Hauptstraße (auf Höhe G-gasse) der neu projektierten U-Bahnlinie der Wiener U-Bahn nach Maßgabe der mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Pläne und des technischen Berichtes. Die Einwendungen von Anrainern wurden, soweit ihnen nicht durch die Aufnahme von Vorschriften entsprochen worden ist, gemäß § 35 Abs. 2 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957 als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen, darunter unter Punkt 3 die Einwendungen der Beschwerdeführerin, daß der vorgelegte Bauentwurf zu einer verlässlichen Beurteilung nicht ausreiche und insbesondere Angaben über die zu erwartenden Immissionen durch Körperschall, Grund- und Flußwasser sowie über die zu erwartenden Beeinträchtigungen der festen Bauteile und Fundamente fehlten, daß die Trassenführung unwirtschaftlich sei und nicht so geradlinig wie möglich geführt werde und daß das Vorhaben den gültigen Bebauungs- und Flächenwidmungsbestimmungen widerspreche. Zur Begründung führte die Behörde, soweit dies für das vorliegende verwaltungsgerichtliche Verfahren von Bedeutung ist, unter anderem aus, bei der über das Ansuchen der mitbeteiligten Partei am 24. September 1984 durchgeführten Verhandlung seien Einwendungen gegen den Bau der neuen U-Bahnstrecke erhoben worden. Auf Grund dieser Einwendungen sei das Ermittlungsverfahren ergänzt worden. So seien zur Frage der Trassenführung eine Stellungnahme der mitbeteiligten Partei sowie ein Sachverständigengutachten eingeholt worden. Sachverständigengutachten seien auch zur Frage der Lärm- und Erschütterungsbelästigungen, zur Frage der Standsicherheit der Häuser und zu den grundbautechnischen Fragen eingeholt worden. Den Anrainern, die anlässlich der Bauverhandlung am 24. September 1984 Einwendungen erhoben hatten, sei in weiteren Verhandlungen (am 29. November 1984, 6. Dezember 1984, 23. Jänner 1985 und 11. Februar 1985) Gelegenheit zur Stellungnahme zum ergänzten Ermittlungsverfahren geboten worden. Bei der Beurteilung der von den Anrainern erhobenen Einwendungen sei von den Bestimmungen des § 35 Abs. 2 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957 auszugehen. Nach § 35 Abs. 2 leg. cit. sei über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen und über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden. Da weiters bestimmt werde, daß zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen seien, müsse daraus geschlossen werden, daß unter „Interessen“ die im § 35 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 genannten subjektiven öffentlichen Rechte zu verstehen seien. Durch das Bauvorhaben berührte Interessen öffentlich-rechtlicher Natur müßten, um sie in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, ihre Grundlage in konkreten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bzw. anderer öffentlich-rechtlicher, im Baugenehmigungsverfahren wahrzunehmender Bestimmungen haben. Gemäß § 35 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 sei bei der Entscheidung über die Einwendungen eine Interessensabwägung vorzunehmen und zu beurteilen, ob der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der einer Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse. Die grundsätzlichen Vorteile einer U-Bahnlinie im dichtverbauten Gebiet seien hinlänglich bekannt und müßten nicht erörtert werden (insbesondere Entlastung der Straßen vom Individualverkehr). Unter Vorteil für die Öffentlichkeit sei jedenfalls zu verstehen, daß die Trasse möglichst den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechend angelegt werde (eine möglichst kurze Linienführung, eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit der U-Bahnzüge, günstige Umsteigrelationen, Anlegung der Stationen in Gebieten, wo ein hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten sei usw.). Als Vorteil für die Öffentlichkeit sei sicher auch eine möglichst ökonomische Bauführung zu werten (entsprechende Wahl der Strecke und Baumethode, die Kosten der zur Vermeidung von Nachteilen für Anrainer erforderlichen Maßnahmen müßten sich in einem vertretbaren Rahmen halten). In dem zur Frage der Trassenführung vom Sachverständigen erstellten Gutachten werde dargelegt, daß für die Trassierung als Fixpunkte das Stationsbauwerk S-platz, das Stationsbauwerk L-straße sowie die neu zu errichtende Station ...tor anzusehen seien. Weiters sei auf das ebenfalls genehmigte Verbindungsgleis U - U Bedacht zu nehmen gewesen. Bei der Trassierung sei zu berücksichtigen gewesen, daß die Trasse dichtverbautes Stadtgebiet durchfahren müsse und daher zur Gänze als Tunnelstrecke auszuführen sei, sowie die Tatsache, daß für die Errichtung der Tunnel in offener Bauweise kein geeigneter Straßenzug gegeben sei und daher der ganze Bauabschnitt in geschlossener Bauweise ausgeführt werden müsse, was eine für diese Bauweise ausreichende Überdeckung im Bereiche der Gebäude erfordere. Das vorgelegte Projekt weise laut Gutachten des Sachverständigen eine weitgehend gestreckte Linienführung zwischen den Stationen S-platz und ...straße auf und es seien die angeführten Vorgaben durch dieses Projekt berücksichtigt worden. Da beim Austritt der Tunnelröhren für Gleis 1 und 2 aus dem Stationsbauwerk S-platz diese übereinandergelegen seien, müsse die obere Tunnelröhre entsprechend tief abgesenkt werden, um die anschließenden Gebäude unterfahren zu können. In der Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 8. Jänner 1985

sei dann noch eingehend erörtert worden, aus welchen Gründen die vorliegende Trasse gewählt worden sei. In dieser Stellungnahme seien auch die dem Akt angeschlossenen Unterlagen der generellen Planung verwertet worden. Seitens der Stadtplanung seien verschiedene Varianten der Trassenführung entlang der S-Straße untersucht worden. Nach diesen Untersuchungen habe sich herausgestellt, daß die gewählte Variante die kürzeste Verbindung zwischen den Stationen S-Platz und ...Straße herstelle und geringere Investitions- und Betriebskosten verursache, daß sie ferner den funktionellen Erfordernissen entspreche und mit ihr auch die Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h eingehalten werden könne. Von einigen Anrainern sei die Befürchtung geäußert worden, es würde infolge des U-Bahnbaues zu Schäden an den im Bereich der U-Bahntunnel liegenden Gebäuden kommen. Gemäß § 19 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 habe das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen, daß durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen. Es hafte, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden. Durch den § 19 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 werde einerseits bestimmt, daß durch entsprechende Vorkehrungen Schäden nach Möglichkeit vermieden werden, andererseits aber auch die Pflicht zum Ersatz eines Schadens bestimmt, da beim Bau einer Eisenbahnanlage trotz aller Vorkehrungen nachteilige Auswirkungen sicher nicht zur Gänze ausgeschlossen werden könnten. Bereits im Rahmen der generellen Planung hätten Untersuchungen der geologischen Verhältnisse des vorliegenden Bauabschnittes stattgefunden. Zum Zweck der Bodenuntersuchung sei ein Netz von Aufschlußbohrungen bis zu einer Tiefe von 30 bis 40 m angelegt worden. Weiters seien von allen Baulichkeiten im Einflußbereich der Tunnelröhren Hauszustandsfeststellungen und Fundamentuntersuchungen durchgeführt worden. Welche Auswirkungen der U-Bahnbau auf die umliegenden Gebäude haben könne, sei sehr wesentlich von der Art und Weise des Tunnelvortriebes abhängig. Als wichtigster Punkt erscheine hiebei, daß ein umfangreiches Meß- und Überwachungsprogramm bei dem Ausbau der Tunnelröhren angewendet werde. Der Bodenabbau erfolge in einer ständigen Anpassung an die vorgefundenen Verhältnisse und es würden je nach Notwendigkeit die verschiedensten Bauhilfsmaßnahmen außerhalb und innerhalb des Tunnels ergriffen. Vor Beginn des U-Bahnbaues müßten somit Untersuchungen soweit durchgeführt werden und der Behörde vorliegen, ob der Bau unter Bedachtnahme auf bestehende Objekte technisch möglich erscheine. Erst im Zuge des Ausbaues der U-Bahntunnelröhren würden dann die im Detail erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung der im Baubereich liegenden Objekte ermittelt und je nach Notwendigkeit eingesetzt. Bei dem geplanten Konzept für den U-Bahnbau und bei Erhaltung der im Spruch enthaltenen Vorschriften werde jedenfalls von den Amtssachverständigen die Ansicht vertreten, daß eine Gefahr für die Sicherheit auch der im Bereich der U-Bahntunnel befindlichen Objekte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden könne. Vom Amtssachverständigen der MA sei hinsichtlich der durch den U-Bahnbau betroffenen Gebäude untersucht worden, welche Hebungen und Setzungen infolge des U-Bahnbaues noch vertretbar erschienen. Nach Ansicht des Amtssachverständigen bestehe für die Gebäude bei Nichtüberschreiten der zulässigen Hebungen oder Setzungen keine Gefahr. Dazu sei noch zu bemerken, daß zur rechtskräftigen Feststellung von Hebungen oder Setzungen sowie der dadurch bedingten Maßnahmen die entsprechenden Vorschriften von den Amtssachverständigen beantragt und in den Spruch des Bescheides aufgenommen worden seien. Nach Ansicht des Amtssachverständigen der MA würden bei der zur Anwendung gelangenden Baumethode die Setzungen in einer Größenordnung von wenigen Millimetern gehalten werden und sei mit einer Deformation von Häusern nicht zu rechnen. Seitens dieses Amtssachverständigen sei auch zur Frage eines Grundwasseraufstaus durch den U-Bahnbau Stellung genommen und hiezu festgestellt worden, daß das obere Grundwasser ca. 9 m unter der Geländeoberfläche frei ausspiegle und mit dem Wasserstand des Wienflusses und des Donaukanales in direkter Verbindung stehe. Nach Ansicht des Amtssachverständigen sei im Bereich der Stadt die Grundwasserergiebigkeit so gering, daß auch ohne einen Grundwasserausgleich tiefliegende Kelleranlagen nicht beeinträchtigt würden. Auch sei bei einem generellen Absinken oder Ansteigen des Grundwasserstandes kein Zusammenhang mit dem U-Bahnbau gegeben. Bei den Einwendungen, welche die Befürchtung erkennen ließen, durch den Bau und Betrieb der neuen U-Bahnstrecke sei eine Belästigung durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten, erhebe sich die Frage, wie weit hier überhaupt ein subjektives öffentliches Recht vorliege. Einschlägige gesetzliche Bestimmungen, die in dieser Hinsicht eine unmittelbare Regelung treffen, gäbe es nicht. Dessen ungeachtet sei aber das Ermittlungsverfahren auch in der Richtung geführt worden, ob durch den Bau und den Betrieb der U-Bahn eine unzumutbare Belästigung durch Lärm und Erschütterungen zu befürchten sei. Auf Grund dieses Ermittlungsverfahrens seien auch entsprechende Vorschriften in den Spruch des Bescheides aufgenommen worden. Soweit die befürchteten Schall- und Erschütterungsemissionen durch den U-

Bahnbau bedingt seien, könne sicher eine Belästigung der Anrainer nicht gänzlich vermieden werden. Es handle sich hier aber um Belästigungen, die mit jedem größeren Bauvorhaben verbunden seien und ihre zeitliche Grenze mit dem Abschluß des Bauvorhabens fänden. Belästigungen müßten aber nach Möglichkeit vermieden werden. Umfangreiche Untersuchungen seien bezüglich der Frage einer Belästigung von Anrainern durch den Betrieb der U-Bahn angestellt worden. Dazu lägen die Gutachten von Sachverständigen vor. Um eine Prognose treffen zu können, seien Messungen in solchen im Bereich bestehender U-Bahnlinien liegenden Häusern durchgeführt worden, welche nach Lage und Bauart den nun betroffenen Häusern entsprechen. Die Sachverständigen seien zu dem Schluß gekommen, daß bei Durchführung der in den Gutachten genannten Maßnahmen, wie Einbau eines schalltechnisch günstigen Oberbaues, teilweise Verstärkung der Tunnelwände, eine unzumutbare Belästigung durch Lärm oder Erschütterungen nicht zu erwarten sei. Aus dem durchgeführten Ermittlungsverfahren hätten sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß bei Inbetriebnahme der gegenständlichen U-Bahnstrecke unzumutbare Emissionen auftreten könnten oder auch die Wohnqualität auf Dauer beeinträchtigt werde. Vom Vertreter der Beschwerdeführerin sei in der Verhandlung am 29. November 1984 erklärt worden, die vorliegenden Unterlagen seien weiterhin unzureichend und es würden die erhobenen Einwendungen aufrecht erhalten. Nach Vorlage einer ergänzenden Stellungnahme der mitbeteiligten Partei sei von dem hiefür zuständigen Sachverständigen in der Verhandlung am 23. Jänner 1985 dargelegt worden, aus welchen Gründen die vorliegende Trasse als optimal anzusehen sei. Obwohl die Ausführungen des Sachverständigen vom Vertreter der Beschwerdeführerin nicht bestritten worden seien, habe er eine Weiterführung des Ermittlungsverfahrens verlangt, ohne allerdings anzugeben, in welche Richtung dieses Ermittlungsverfahren geführt werden sollte. Der in der Verhandlung am 23. Jänner 1985 erhobene Behauptung, es bestehe unter dem Haus ...straße ein zweiter Keller, komme schon deshalb keine Bedeutung zu, weil nach Ansicht des Amtssachverständigen der MA und der ... auch in diesem Fall die Herstellung des U-Bahntunnels möglich sei. In den von der Beschwerdeführerin vorgelegten Stellungnahme des Zivilingenieurs für Bauwesen Prof. Dipl.Ing. Dr. ... werde im wesentlichen ausgeführt, welche Voruntersuchungen und welche Berechnungsmethoden von den Amtssachverständigen vor Abgabe ihrer Gutachten anzuwenden gewesen wären. Dazu sei zu bemerken, daß die Art der Ermittlung des Sachverhaltes und die Beschaffung der für ein Gutachten erforderlichen Grundlagen dem jeweiligen Sachverständigen überlassen bleibe. In die Grundlagen der Ermittlungen habe von den Parteien Einsicht genommen werden können. Die Belange des Denkmalschutzes seien nicht von privaten Beteiligten, sondern vom Bundesdenkmalamt zu vertreten. Das Bundesdenkmalamt habe gegen den U-Bahnbau keinen Einwand erhoben. Von einigen Anrainern sei die Forderung erhoben worden, zusätzliche Unterlagen vorzulegen bzw. eine Aufstellung über sämtliche Unterlagen zu erstellen, welche eine Beurteilung des Bauvorhabens in statischer Hinsicht ermöglichen. Dazu sei zu bemerken, daß im Rahmen des § 17 AVG die Möglichkeit einer Akteneinsicht gegeben sei, jedoch kein Anspruch auf die Herstellung eines Verzeichnisses der vorhandenen Unterlagen bestehe. Die Forderung nach „zusätzlichen Unterlagen“ sei nicht ausreichend bestimmt und nicht geeignet, sich weitere Einwendungen vorzubehalten. Im Sinne des § 35 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 sei dann, wenn der Eisenbahnbau in seiner geplanten Form für die Öffentlichkeit Vorteile biete, die die allenfalls einer Partei entstehenden Nachteile überwiegen, jedenfalls die Baugenehmigung zu erteilen. Da einerseits im vorliegenden Fall die Vorteile für die Öffentlichkeit, welche durch die Errichtung der gegenständlichen U-Bahnstrecke in der geplanten Form geboten werden, jedenfalls die einzelnen Parteien dabei entstehenden Nachteile überwiegen und weiters insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit der im Bereich der U-Bahnstrecke gelegenen Gebäude umfangreiche und zweckentsprechende Bedingungen und Auflagen auf Grund der Anträge der Sachverständigen in den vorliegenden Bescheid aufgenommen worden seien (insbesondere hinsichtlich einer ständigen und umfassenden Kontrolle des U-Bahnbaues), sei die Baugenehmigung spruchgemäß zu erteilen gewesen. Mit Bescheid vom 26. März 1985 erteilte der Landeshauptmann von..., der vom Bundesminister für ... gemäß Paragraph 12, Absatz eins, des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ermächtigt worden war, der mitbeteiligten Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens gemäß Paragraph 35, Absatz eins bis 3 und Paragraph 36, Absatz eins und 2 des Eisenbahngesetzes 1957 unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Vorschreibung einer Reihe von „Bedingungen und Auflagen“ die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen sowie für die tiefbaumäßigen Herstellungen in dem - im Spruch im einzelnen beschriebenen - Streckenabschnitt „...tor“ zwischen S-platz und Hauptstraße (auf Höhe G-gasse) der neu projektierten U-Bahnlinie der Wiener U-Bahn nach Maßgabe der mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Pläne und des technischen Berichtes. Die Einwendungen von Anrainern

wurden, soweit ihnen nicht durch die Aufnahme von Vorschriften entsprochen worden ist, gemäß Paragraph 35, Absatz 2 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957 als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen, darunter unter Punkt 3 die Einwendungen der Beschwerdeführerin, daß der vorgelegte Bauentwurf zu einer verlässlichen Beurteilung nicht ausreiche und insbesondere Angaben über die zu erwartenden Immissionen durch Körperschall, Grund- und Flußwasser sowie über die zu erwartenden Beeinträchtigungen der festen Bauteile und Fundamente fehlten, daß die Trassenführung unwirtschaftlich sei und nicht so geradelinig wie möglich geführt werde und daß das Vorhaben den gültigen Bebauungs- und Flächenwidmungsbestimmungen widerspreche. Zur Begründung führte die Behörde, soweit dies für das vorliegende verwaltungsgerichtliche Verfahren von Bedeutung ist, unter anderem aus, bei der über das Ansuchen der mitbeteiligten Partei am 24. September 1984 durchgeführten Verhandlung seien Einwendungen gegen den Bau der neuen U-Bahnstrecke erhoben worden. Auf Grund dieser Einwendungen sei das Ermittlungsverfahren ergänzt worden. So seien zur Frage der Trassenführung eine Stellungnahme der mitbeteiligten Partei sowie ein Sachverständigengutachten eingeholt worden. Sachverständigengutachten seien auch zur Frage der Lärm- und Erschütterungsbelästigungen, zur Frage der Standsicherheit der Häuser und zu den grundbautechnischen Fragen eingeholt worden. Den Anrainern, die anlässlich der Bauverhandlung am 24. September 1984 Einwendungen erhoben hatten, sei in weiteren Verhandlungen (am 29. November 1984, 6. Dezember 1984, 23. Jänner 1985 und 11. Februar 1985) Gelegenheit zur Stellungnahme zum ergänzten Ermittlungsverfahren geboten worden. Bei der Beurteilung der von den Anrainern erhobenen Einwendungen sei von den Bestimmungen des Paragraph 35, Absatz 2, und 3 des Eisenbahngesetzes 1957 auszugehen. Nach Paragraph 35, Absatz 2, leg. cit. sei über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen und über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden. Da weiters bestimmt werde, daß zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen seien, müsse daraus geschlossen werden, daß unter „Interessen“ die im Paragraph 35, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes 1957 genannten subjektiven öffentlichen Rechte zu verstehen seien. Durch das Bauvorhaben berührte Interessen öffentlich-rechtlicher Natur müßten, um sie in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, ihre Grundlage in konkreten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bzw. anderer öffentlich-rechtlicher, im Baugenehmigungsverfahren wahrzunehmender Bestimmungen haben. Gemäß Paragraph 35, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes 1957 sei bei der Entscheidung über die Einwendungen eine Interessensabwägung vorzunehmen und zu beurteilen, ob der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der einer Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse. Die grundsätzlichen Vorteile einer U-Bahnlinie im dichtverbauten Gebiet seien hinlänglich bekannt und müßten nicht erörtert werden (insbesondere Entlastung der Straßen vom Individualverkehr). Unter Vorteil für die Öffentlichkeit sei jedenfalls zu verstehen, daß die Trasse möglichst den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechend angelegt werde (eine möglichst kurze Linienführung, eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit der U-Bahnzüge, günstige Umsteigrelationen, Anlegung der Stationen in Gebieten, wo ein hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten sei usw.). Als Vorteil für die Öffentlichkeit sei sicher auch eine möglichst ökonomische Bauführung zu werten (entsprechende Wahl der Strecke und Baumethode, die Kosten der zur Vermeidung von Nachteilen für Anrainer erforderlichen Maßnahmen müßten sich in einem vertretbaren Rahmen halten). In dem zur Frage der Trassenführung vom Sachverständigen erstellten Gutachten werde dargelegt, daß für die Trassierung als Fixpunkte das Stationsbauwerk S-platz, das Stationsbauwerk L-straße sowie die neu zu errichtende Station ...tor anzusehen seien. Weiters sei auf das ebenfalls genehmigte Verbindungsgleis U - U Bedacht zu nehmen gewesen. Bei der Trassierung sei zu berücksichtigen gewesen, daß die Trasse dichtverbautes Stadtgebiet durchfahren müsse und daher zur Gänze als Tunnelstrecke auszuführen sei, sowie die Tatsache, daß für die Errichtung der Tunnel in offener Bauweise kein geeigneter Straßenzug gegeben sei und daher der ganze Bauabschnitt in geschlossener Bauweise ausgeführt werden müsse, was eine für diese Bauweise ausreichende Überdeckung im Bereiche der Gebäude erfordere. Das vorgelegte Projekt weise laut Gutachten des Sachverständigen eine weitgehend gestreckte Linienführung zwischen den Stationen S-platz und ...straße auf und es seien die angeführten Vorgaben durch dieses Projekt berücksichtigt worden. Da beim Austritt der Tunnelröhren für Gleis 1 und 2 aus dem Stationsbauwerk S-platz diese übereinandergelegt seien, müsse die obere Tunnelröhre entsprechend tief abgesenkt werden, um die anschließenden Gebäude unterfahren zu können. In der Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 8. Jänner 1985 sei dann noch eingehend erörtert worden, aus welchen Gründen die vorliegende Trasse gewählt worden sei. In dieser Stellungnahme seien auch die dem Akt angeschlossenen Unterlagen der generellen Planung verwertet worden. Seitens der Stadtplanung seien verschiedene Varianten der Trassenführung entlang der S-straße untersucht worden.

Nach diesen Untersuchungen habe sich herausgestellt, daß die gewählte Variante die kürzeste Verbindung zwischen den Stationen S-platz und ...straße herstelle und geringere Investitions- und Betriebskosten verursache, daß sie ferner den funktionellen Erfordernissen entspreche und mit ihr auch die Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h eingehalten werden könne. Von einigen Anrainern sei die Befürchtung geäußert worden, es würde infolge des U-Bahnbaues zu Schäden an den im Bereich der U-Bahntunnel liegenden Gebäuden kommen. Gemäß Paragraph 19, Absatz 2, des Eisenbahngesetzes 1957 habe das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen, daß durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen. Es hafte, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht werden. Durch den Paragraph 19, Absatz 2, des Eisenbahngesetzes 1957 werde einerseits bestimmt, daß durch entsprechende Vorkehrungen Schäden nach Möglichkeit vermieden werden, andererseits aber auch die Pflicht zum Ersatz eines Schadens bestimmt, da beim Bau einer Eisenbahnanlage trotz aller Vorkehrungen nachteilige Auswirkungen sicher nicht zur Gänze ausgeschlossen werden könnten. Bereits im Rahmen der generellen Planung hätten Untersuchungen der geologischen Verhältnisse des vorliegenden Bauabschnittes stattgefunden. Zum Zweck der Bodenuntersuchung sei ein Netz von Aufschlußbohrungen bis zu einer Tiefe von 30 bis 40 m angelegt worden. Weiters seien von allen Baulichkeiten im Einflußbereich der Tunnelröhren Hauszustandsfeststellungen und Fundamentuntersuchungen durchgeführt worden. Welche Auswirkungen der U-Bahnbau auf die umliegenden Gebäude haben könne, sei sehr wesentlich von der Art und Weise des Tunnelvortriebes abhängig. Als wichtigster Punkt erscheine hiebei, daß ein umfangreiches Meß- und Überwachungsprogramm bei dem Ausbau der Tunnelröhren angewendet werde. Der Bodenabbau erfolge in einer ständigen Anpassung an die vorgefundenen Verhältnisse und es würden je nach Notwendigkeit die verschiedensten Bauhilfsmaßnahmen außerhalb und innerhalb des Tunnels ergriffen. Vor Beginn des U-Bahnbaues müßten somit Untersuchungen soweit durchgeführt werden und der Behörde vorliegen, ob der Bau unter Bedachtnahme auf bestehende Objekte technisch möglich erscheine. Erst im Zuge des Ausbaues der U-Bahntunnelröhren würden dann die im Detail erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung der im Baubereich liegenden Objekte ermittelt und je nach Notwendigkeit eingesetzt. Bei dem geplanten Konzept für den U-Bahnbau und bei Erhaltung der im Spruch enthaltenen Vorschriften werde jedenfalls von den Amtssachverständigen die Ansicht vertreten, daß eine Gefahr für die Sicherheit auch der im Bereich der U-Bahntunnel befindlichen Objekte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden könne. Vom Amtssachverständigen der MA sei hinsichtlich der durch den U-Bahnbau betroffenen Gebäude untersucht worden, welche Hebungen und Setzungen infolge des U-Bahnbaues noch vertretbar erschienen. Nach Ansicht des Amtssachverständigen bestehe für die Gebäude bei Nichtüberschreiten der zulässigen Hebungen oder Setzungen keine Gefahr. Dazu sei noch zu bemerken, daß zur rechtskräftigen Feststellung von Hebungen oder Setzungen sowie der dadurch bedingten Maßnahmen die entsprechenden Vorschriften von den Amtssachverständigen beantragt und in den Spruch des Bescheides aufgenommen worden seien. Nach Ansicht des Amtssachverständigen der MA würden bei der zur Anwendung gelangenden Baumethode die Setzungen in einer Größenordnung von wenigen Millimetern gehalten werden und sei mit einer Deformation von Häusern nicht zu rechnen. Seitens dieses Amtssachverständigen sei auch zur Frage eines Grundwasseraufstaus durch den U-Bahnbau Stellung genommen und hiezu festgestellt worden, daß das obere Grundwasser ca. 9 m unter der Geländeoberfläche frei ausspiegle und mit dem Wasserstand des Wienflusses und des Donaukanales in direkter Verbindung stehe. Nach Ansicht des Amtssachverständigen sei im Bereich der Stadt die Grundwasserergiebigkeit so gering, daß auch ohne einen Grundwasserausgleich tiefliegende Kelleranlagen nicht beeinträchtigt würden. Auch sei bei einem generellen Absinken oder Ansteigen des Grundwasserstandes kein Zusammenhang mit dem U-Bahnbau gegeben. Bei den Einwendungen, welche die Befürchtung erkennen ließen, durch den Bau und Betrieb der neuen U-Bahnstrecke sei eine Belästigung durch Lärm und Erschütterungen zu erwarten, erhebe sich die Frage, wie weit hier überhaupt ein subjektives öffentliches Recht vorliege. Einschlägige gesetzliche Bestimmungen, die in dieser Hinsicht eine unmittelbare Regelung treffen, gäbe es nicht. Dessen ungeachtet sei aber das Ermittlungsverfahren auch in der Richtung geführt worden, ob durch den Bau und den Betrieb der U-Bahn eine unzumutbare Belästigung durch Lärm und Erschütterungen zu befürchten sei. Auf Grund dieses Ermittlungsverfahrens seien auch entsprechende Vorschriften in den Spruch des Bescheides aufgenommen worden. Soweit die befürchteten Schall- und Erschütterungsemissionen durch den U-Bahnbau bedingt seien, könne sicher eine Belästigung der Anrainer nicht gänzlich vermieden werden. Es handle sich hier aber um Belästigungen, die mit jedem größeren Bauvorhaben verbunden seien und ihre zeitliche Grenze mit dem Abschluß des Bauvorhabens fänden. Belästigungen müßten aber nach Möglichkeit vermieden werden. Umfangreiche

Untersuchungen seien bezüglich der Frage einer Belästigung von Anrainern durch den Betrieb der U-Bahn angestellt worden. Dazu lägen die Gutachten von Sachverständigen vor. Um eine Prognose treffen zu können, seien Messungen in solchen im Bereich bestehender U-Bahnlinien liegenden Häusern durchgeführt worden, welche nach Lage und Bauart den nun betroffenen Häusern entsprechen. Die Sachverständigen seien zu dem Schluß gekommen, daß bei Durchführung der in den Gutachten genannten Maßnahmen, wie Einbau eines schalltechnisch günstigen Oberbaues, teilweise Verstärkung der Tunnelwände, eine unzumutbare Belästigung durch Lärm oder Erschütterungen nicht zu erwarten sei. Aus dem durchgeführten Ermittlungsverfahren hätten sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß bei Inbetriebnahme der gegenständlichen U-Bahnstrecke unzumutbare Emissionen auftreten könnten oder auch die Wohnqualität auf Dauer beeinträchtigt werde. Vom Vertreter der Beschwerdeführerin sei in der Verhandlung am 29. November 1984 erklärt worden, die vorliegenden Unterlagen seien weiterhin unzureichend und es würden die erhobenen Einwendungen aufrecht erhalten. Nach Vorlage einer ergänzenden Stellungnahme der mitbeteiligten Partei sei von dem hiefür zuständigen Sachverständigen in der Verhandlung am 23. Jänner 1985 dargelegt worden, aus welchen Gründen die vorliegende Trasse als optimal anzusehen sei. Obwohl die Ausführungen des Sachverständigen vom Vertreter der Beschwerdeführerin nicht bestritten worden seien, habe er eine Weiterführung des Ermittlungsverfahrens verlangt, ohne allerdings anzugeben, in welche Richtung dieses Ermittlungsverfahren geführt werden sollte. Der in der Verhandlung am 23. Jänner 1985 erhobene Behauptung, es bestehe unter dem Haus ...straße ein zweiter Keller, komme schon deshalb keine Bedeutung zu, weil nach Ansicht des Amtssachverständigen der MA und der ... auch in diesem Fall die Herstellung des U-Bahntunnels möglich sei. In den von der Beschwerdeführerin vorgelegten Stellungnahme des Zivilingenieurs für Bauwesen Prof. Dipl.Ing. Dr. ... werde im wesentlichen ausgeführt, welche Voruntersuchungen und welche Berechnungsmethoden von den Amtssachverständigen vor Abgabe ihrer Gutachten anzuwenden gewesen wären. Dazu sei zu bemerken, daß die Art der Ermittlung des Sachverhaltes und die Beschaffung der für ein Gutachten erforderlichen Grundlagen dem jeweiligen Sachverständigen überlassen bleibe. In die Grundlagen der Ermittlungen habe von den Parteien Einsicht genommen werden können. Die Belange des Denkmalschutzes seien nicht von privaten Beteiligten, sondern vom Bundesdenkmalamt zu vertreten. Das Bundesdenkmalamt habe gegen den U-Bahnbau keinen Einwand erhoben. Von einigen Anrainern sei die Forderung erhoben worden, zusätzliche Unterlagen vorzulegen bzw. eine Aufstellung über sämtliche Unterlagen zu erstellen, welche eine Beurteilung des Bauvorhabens in statischer Hinsicht ermöglichen. Dazu sei zu bemerken, daß im Rahmen des Paragraph 17, AVG die Möglichkeit einer Akteneinsicht gegeben sei, jedoch kein Anspruch auf die Herstellung eines Verzeichnisses der vorhandenen Unterlagen bestehe. Die Forderung nach „zusätzlichen Unterlagen“ sei nicht ausreichend bestimmt und nicht geeignet, sich weitere Einwendungen vorzubehalten. Im Sinne des Paragraph 35, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes 1957 sei dann, wenn der Eisenbahnbau in seiner geplanten Form für die Öffentlichkeit Vorteile biete, die die allenfalls einer Partei entstehenden Nachteile überwiegen, jedenfalls die Baugenehmigung zu erteilen. Da einerseits im vorliegenden Fall die Vorteile für die Öffentlichkeit, welche durch die Errichtung der gegenständlichen U-Bahnstrecke in der geplanten Form geboten werden, jedenfalls die einzelnen Parteien dabei entstehenden Nachteile überwögen und weiters insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit der im Bereich der U-Bahnstrecke gelegenen Gebäude umfangreiche und zweckentsprechende Bedingungen und Auflagen auf Grund der Anträge der Sachverständigen in den vorliegenden Bescheid aufgenommen worden seien (insbesondere hinsichtlich einer ständigen und umfassenden Kontrolle des U-Bahnbaues), sei die Baugenehmigung spruchgemäß zu erteilen gewesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der beantragt wird, den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften, in eventu wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor. Sie und die mitbeteiligte Partei erstatteten Gegenschriften, in denen die Abweisung der Beschwerde beantragt wurde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen Bescheid in dem Recht auf Parteigehör, auf Zurückweisung des Bauentwurfes gemäß § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 und auf die Vornahme von solchen Vorkehrungen verletzt, daß durch den Baubestand und Betrieb der geplanten Eisenbahn keine Schäden an ihrem Eigentum entstehen. Der so formulierte Beschwerdepunkt ist nach dem gesamten Beschwerdevorbringen dahin zu verstehen, daß sich die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen

Bescheid in dem Recht verletzt erachtet, daß der mitbeteiligten Partei nicht die beantragte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werde. In Ausführung dazu bringt die Beschwerdeführerin zunächst vor, es liege in der Natur des verfahrensgegenständlichen Projektes, daß zahlreiche Beweismittel eingeholt werden mußten und daß daher der gesamte Akt einen „nachgerade unübersehbaren Umfang“ habe. Auf den „ungewöhnlichen Umfang der Akten“ wird in der Beschwerde im übrigen wiederholt verwiesen. Der Akt sei ein vielbändiges Werk, in dem wichtige wie unwichtige Aktenstücke enthalten seien, welche zahlreiche Liegenschaften betreffen. Aus diesen Gründen werde der jeweils Akteneinsichtnehmende gefragt, in welchen Teil der zahlreichen Aktenstücke er Einsicht zu nehmen begehre, was allerdings nicht beantwortet worden könne, weil eine übersichtliche Darstellung des Akteninhaltes entweder fehle oder den Akteneinsicht nehmenden Parteien nicht zur Einsichtnahme vorgelegt werde. Es sei daher vom Organwalter angeregt worden, ein Verzeichnis der einzelnen Aktenstücke zu begehren, um dann gezielt den Wunsch nach Akteneinsicht vortragen zu können, welcher Anregung von der Beschwerdeführerin mit Antrag vom 4. März 1985 entsprochen worden sei. Die daraufhin erfolgte Erledigung der Behörde vom 15. März 1985 stelle eine Mißachtung des Grundsatzes von Treu und Glauben dar. Schon darin liege eine Verletzung des Parteiengehörs. Im besonderen Maße gelte dies für die Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes, die der Beschwerdeführerin nicht zur Kenntnis gebracht worden sei. Die Kenntnis dieser Stellungnahme wäre aber deshalb wesentlich gewesen, weil gerade im Hinblick auf die eminente Gefahr, der das im schlechten Fundierungszustand bestehende Gebäude ...straße durch die beabsichtigte Untertunnelung ausgesetzt sei, wesentliche Anhaltspunkte für die so wichtige Frage hätten gewonnen werden können, ob ausreichende Vorkehrungen für die von der Beschwerdeführerin befürchteten Setzungserscheinungen getroffen worden seien. Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen Bescheid in dem Recht auf Parteiengehör, auf Zurückweisung des Bauentwurfes gemäß Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 und auf die Vornahme von solchen Vorkehrungen verletzt, daß durch den Baubestand und Betrieb der geplanten Eisenbahn keine Schäden an ihrem Eigentum entstehen. Der so formulierte Beschwerdepunkt ist nach dem gesamten Beschwerdevorbringen dahin zu verstehen, daß sich die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen Bescheid in dem Recht verletzt erachtet, daß der mitbeteiligten Partei nicht die beantragte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werde. In Ausführung dazu bringt die Beschwerdeführerin zunächst vor, es liege in der Natur des verfahrensgegenständlichen Projektes, daß zahlreiche Beweismittel eingeholt werden mußten und daß daher der gesamte Akt einen „nachgerade unübersehbaren Umfang“ habe. Auf den „ungewöhnlichen Umfang der Akten“ wird in der Beschwerde im übrigen wiederholt verwiesen. Der Akt sei ein vielbändiges Werk, in dem wichtige wie unwichtige Aktenstücke enthalten seien, welche zahlreiche Liegenschaften betreffen. Aus diesen Gründen werde der jeweils Akteneinsichtnehmende gefragt, in welchen Teil der zahlreichen Aktenstücke er Einsicht zu nehmen begehre, was allerdings nicht beantwortet worden könne, weil eine übersichtliche Darstellung des Akteninhaltes entweder fehle oder den Akteneinsicht nehmenden Parteien nicht zur Einsichtnahme vorgelegt werde. Es sei daher vom Organwalter angeregt worden, ein Verzeichnis der einzelnen Aktenstücke zu begehren, um dann gezielt den Wunsch nach Akteneinsicht vortragen zu können, welcher Anregung von der Beschwerdeführerin mit Antrag vom 4. März 1985 entsprochen worden sei. Die daraufhin erfolgte Erledigung der Behörde vom 15. März 1985 stelle eine Mißachtung des Grundsatzes von Treu und Glauben dar. Schon darin liege eine Verletzung des Parteiengehörs. Im besonderen Maße gelte dies für die Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes, die der Beschwerdeführerin nicht zur Kenntnis gebracht worden sei. Die Kenntnis dieser Stellungnahme wäre aber deshalb wesentlich gewesen, weil gerade im Hinblick auf die eminente Gefahr, der das im schlechten Fundierungszustand bestehende Gebäude ...straße durch die beabsichtigte Untertunnelung ausgesetzt sei, wesentliche Anhaltspunkte für die so wichtige Frage hätten gewonnen werden können, ob ausreichende Vorkehrungen für die von der Beschwerdeführerin befürchteten Setzungserscheinungen getroffen worden seien.

Mit diesem Vorbringen ist die Beschwerdeführerin nicht im Recht. Es trifft nämlich nicht zu, daß die Verwaltungsakten aus einem nicht überschaubaren Konvolut einzelner Aktenstücke bestehen. Vielmehr setzen sich die Verwaltungsakten bloß aus einem gehefteten und chronologisch geordneten Akt und den ihm angeschlossenen Beilagen (unter anderem Pläne des Projektes, im Verfahren eingeholte Gutachten und Stellungnahmen) zusammen. Die Beilagen sind ebenfalls so übersichtlich zusammengestellt, daß auch sie jederzeit das Auffinden einzelner Aktenunterlagen ohne Mühe ermöglichen. Die Behauptung der Beschwerdeführerin, schon durch die Unübersichtlichkeit der Verwaltungsakten sei sie in der Wahrnehmung ihrer Parteienrechte beeinträchtigt worden, entbehrt daher der Grundlage. Bei diesem Sachverhalt kann der belangten Behörde auch nicht entgegengetreten werden, wenn sie sich nicht veranlaßt sah, das von der Beschwerdeführerin begehrte Aktenverzeichnis anzulegen, und dies der Beschwerdeführerin auf ihren

diesbezüglichen Antrag mit Schreiben vom 15. März 1985 mitteilte. Der Grundsatz des Parteiengehörs wurde dadurch nicht verletzt. In den Belangen des Denkmalschutzes steht aber der Beschwerdeführerin, worauf die belangte Behörde schon in den Begründung des angefochtenen Bescheides zu Recht hinwies, kein aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften ableitbares subjektives öffentliches Recht zu, weshalb es auch entbehrlich war, ihr die Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes zu dem von der mitbeteiligten Partei beantragten Objekt zur Kenntnis zu bringen, ganz abgesehen davon, daß aus der erwähnten Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes für die von der Beschwerdeführerin so wichtig gehaltene Frage, ob ausreichende Vorkehrungen für die von ihr im Falle der Untertunnelung des Gebäudes ...straße befürchteten Setzungserscheinungen getroffen worden seien, nichts zu gewinnen gewesen wäre.

Eine weitere Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides erblickt die Beschwerdeführerin darin, daß die belangte Behörde die letzte Verhandlung am 11. Februar 1985 geschlossen habe, ohne ihr mitzuteilen, daß nunmehr mit Bescheiderlassung zu rechnen sei. Die belangte Behörde habe die einzelnen Verhandlungen stets vertagt und damit zu erkennen gegeben, daß für sie die Beweisaufnahme noch nicht abgeschlossen sei. Durch das unvorhergesehene Ende des Ermittlungsverfahrens sei der Beschwerdeführerin die Möglichkeit genommen worden, ein bereits in Auftrag gegebenes Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der Trassenführung rechtzeitig vorzulegen. Zum Thema der Wirtschaftlichkeit der Trassenführung sei nämlich erst in der Verhandlung am 23. Jänner 1985 eine umfassende Darstellung der mitbeteiligten Partei vorgelegt worden, sodaß die bereits am 7. Februar 1985 von der Beschwerdeführerin erfolgte Auftragserteilung zur Erstellung des Gutachtens wohl nicht als verschuldete Säumigkeit der Partei angesehen werden könne.

Auch mit diesen Ausführungen vermag die Beschwerdeführerin keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides darzutun.

Gemäß § 37 AVG 1950 ist Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. Gemäß § 39 Abs. 1 AVG 1950 sind für die Durchführung des Ermittlungsverfahrens die Verwaltungsvorschriften maßgebend. Nach der Anordnung des § 39 Abs. 2 AVG 1950 hat die Behörde, soweit die Verwaltungsvorschriften hierüber keine Anordnungen enthalten, von Amts wegen vorzugehen und unter Beobachtung der in diesem Teile des Gesetzes enthaltenen Vorschriften den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen, wobei sie auch eine mündliche Verhandlung durchführen kann. Die Behörde hat sich bei allen diesen Verfügungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Gemäß Paragraph 37, AVG 1950 ist Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. Gemäß Paragraph 39, Absatz eins, AVG 1950 sind für die Durchführung des Ermittlungsverfahrens die Verwaltungsvorschriften maßgebend. Nach der Anordnung des Paragraph 39, Absatz 2, AVG 1950 hat die Behörde, soweit die Verwaltungsvorschriften hierüber keine Anordnungen enthalten, von Amts wegen vorzugehen und unter Beobachtung der in diesem Teile des Gesetzes enthaltenen Vorschriften den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen, wobei sie auch eine mündliche Verhandlung durchführen kann. Die Behörde hat sich bei allen diesen Verfügungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen.

Weder dem Eisenbahngesetz 1957 noch dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1950 ist eine Bestimmung zu entnehmen, derzufolge die Behörde verpflichtet wäre, die Parteien des Verwaltungsverfahrens von einer bevorstehenden Bescheiderlassung in Kenntnis zu setzen. Ist der Sachverhalt nach Ansicht der Behörde hinlänglich geklärt und das Parteiengehör gewahrt, hat die Behörde zu entscheiden, ohne die bevorstehende Entscheidung vorher den Parteien ankündigen zu müssen. Ein Recht auf eine solche Ankündigung vermag die Beschwerdeführerin auch nicht aus der Tatsache herzuleiten, daß die belangte Behörde mehrere Verhandlungen durchführte, weil bei der mündlichen Verhandlung am 23. Jänner 1985 zum Ansuchen der Beschwerdeführerin, die nächste Verhandlung der Fortsetzung der Beweisaufnahme zu widmen, vom Verhandlungsleiter ausdrücklich festgestellt wurde, daß die für den 11. Februar 1985 vorgesehene Verhandlung nur dem Zweck dienen sollte, die Richtigkeit der Behauptung der Beschwerdeführerin, es bestehe im Haus ...straße ein weiterer bisher nicht bekannter Keller, zu prüfen, daß aber im übrigen die bisher vorliegenden Unterlagen als ausreichend erachtet werden und eine weitere Beweisaufnahme nicht notwendig erscheine. Damit gab die belangte Behörde entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin eindeutig zu

erkennen, daß sie mit Ausnahme des Vorhandenseins eines zweiten Kellers im Hause ...straße das Ermittlungsverfahren für abgeschlossen betrachtete. Dazu kommt im Beschwerdefall, daß die gewählte Trassenführung auf dem in Rede stehen den Streckenabschnitt der U-Bahnlinie nicht erst, wie die Beschwerdeführerin behauptet, bei der Verhandlung am 23. Jänner 1985 eine umfassende Darstellung erfuhr, sondern bereits bei der Bauverhandlung ab 24. September 1984 an Hand der darüber vorgelegenen Unterlagen (Generalplanung mit Variantenuntersuchung, Gutachten eines Sachverständigen zur projektierten Trassenführung) erörtert wurde, wobei die Beschwerdeführerin gegen die Wirtschaftlichkeit der Trassenführung Einwendungen erhob, ohne diese jedoch näher zu konkretisieren. Die im Hinblick auf diese Einwendungen abgegebene Stellungnahme der mitbeteiligten Partei und das vom Sachverständigen ergänzte Gutachten zur Trassenführung wurden zum Gegenstand einer weiteren, für den 29. November 1984 anberaumten Verhandlung gemacht, wobei die Beschwerdeführerin in der Ladung zu dieser Verhandlung ausdrücklich auf die neu vorgelegten Unterlagen mit der Einladung hingewiesen wurde, in diese rechtzeitig vor der Verhandlung Einsicht zu nehmen. Die Beschwerdeführerin hatte daher schon zu diesem Zeitpunkte - wie die belangte Behörde in der Gegenschrift zutreffend bemerkte - die Möglichkeit, die zur Wahrung ihrer Parteienrechte von ihr für erforderlich erachteten Veranlassung zu treffen und das von ihr erst nach der Verhandlung vom 23. Jänner 1985 in Auftrag gegebene und der Behörde verspätet vorgelegte Gutachten des von ihr gehörten Sachverständigen einholen können. Ausgehend davon kann von einer Verletzung des Parteiengehörs unter diesem Gesichtspunkte keine Rede sein, mag auch bei der Verhandlung am 23. Jänner 1985 die Trassenführung neuerlich im Hinblick auf eine umfangreiche zusammenfassende Darstellung der untersuchten Varianten durch die mitbeteiligte Partei einer Erörterung unterzogen worden sein. Bei dieser Sach- und Rechtslage vermag der Verwaltungsgerichtshof unter den dargestellten Gesichtspunkten eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides nicht zu erkennen.

Die Beschwerdeführerin wendet ferner ein, die belangte Behörde habe zwar der Frage, ob unter dem bisher bekannten und aufgenommenen Kellerniveau des Hauses ...straße im Sinne der Behauptungen der Beschwerdeführerin ein weiterer Keller vorhanden sei, Beachtung beigemessen und zu diesem Thema auch Beweise aufgenommen, die Durchführung weiterer Beweise jedoch mit der Begründung unterlassen, daß nach Ansicht eines Amtssachverständigen auch in diesem Falle „die Herstellung eines U-Bahntunnels möglich ist“, was keine Erledigung des von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwandes darstelle, weil die bloße Möglichkeit der Untertunnelung von der Beschwerdeführerin gar nicht bestritten worden sei. Ob ein weiterer Keller unter dem angeführten Hause vorhanden sei, sei für die Standfestigkeit des Gebäudes von wesentlicher Bedeutung, würde doch angesichts der geringfügigen Distanz zwischen Tunnelröhre und Kellergeschoß in diesem Hause die Gefahr bestehen, daß die Tunnelröhre durch das Kellerniveau geführt werde. Die Beschwerdeführerin habe durch Beibringung zweier Privatgutachten dartun können, daß die vorliegenden Gutachten der Amtssachverständigen keine taugliche Entscheidungsgrundlage zur Frage der Gewährleistung der Standfestigkeit des Gebäudes darstellen. Weder der Bauentwurf noch die Gutachten des Amtssachverständigen leisteten Gewähr, daß die von der Beschwerdeführerin befürchtete Gefahr des Hauseinsturzes nicht gegeben sei. Der von ihrem Privatgutachter aufgezeigte Mangel der bisherigen Grundlage sei ein Mangel, der auf den Bauentwurf selbst durchschlage. Der Entwurf leiste keine Gewähr, daß Vorkehrungen für die Hintanhaltung von Schäden an privatem Gut getroffen seien, weshalb er nicht ausführungstauglich sei und gemäß § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 zurückgewiesen hätte werden müssen. Wenn die belangte Behörde hiezu vermeine, daß das Privatgutachten lediglich moniere, die Grundlagen der übrigen Gutachten seien nicht ausreichend, dann verkenne sie die Problematik. Eben deshalb, weil diese Grundlagen nicht gegeben seien, sei eine ausreichende Überprüfung des Bauentwurfes auf seine Bauausführungstauglichkeit nicht möglich. Dieser Mangel könne nicht etwa dadurch saniert werden, daß die Behörde nun entsprechende Auflagen vorschreibt. Durch das Vorschreiben derartiger Auflagen könnten nicht die Voraussetzungen ersetzt werden, welche für die Bewilligung erforderlich seien. Im Zeitpunkt der Bewilligung müsse die Ausführungstauglichkeit bereits feststehen. Die Beschwerdeführerin wendet ferner ein, die belangte Behörde habe zwar der Frage, ob unter dem bisher bekannten und aufgenommenen Kellerniveau des Hauses ...straße im Sinne der Behauptungen der Beschwerdeführerin ein weiterer Keller vorhanden sei, Beachtung beigemessen und zu diesem Thema auch Beweise aufgenommen, die Durchführung weiterer Beweise jedoch mit der Begründung unterlassen, daß nach Ansicht eines Amtssachverständigen auch in diesem Falle „die Herstellung eines U-Bahntunnels möglich ist“, was keine Erledigung des von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwandes darstelle, weil die bloße Möglichkeit der Untertunnelung von der Beschwerdeführerin gar nicht bestritten worden sei. Ob ein weiterer Keller unter dem angeführten Hause vorhanden sei, sei für die Standfestigkeit des Gebäudes von wesentlicher Bedeutung, würde doch angesichts der

geringfügigen Distanz zwischen Tunnelröhre und Kellergeschoß in diesem Hause die Gefahr bestehen, daß die Tunnelröhre durch das Kellerniveau geführt werde. Die Beschwerdeführerin habe durch Beibringung zweier Privatgutachten dartun können, daß die vorliegenden Gutachten der Amtssachverständigen keine taugliche Entscheidungsgrundlage zur Frage der Gewährleistung der Standfestigkeit des Gebäudes darstellen. Weder der Bauentwurf noch die Gutachten des Amtssachverständigen leisteten Gewähr, daß die von der Beschwerdeführerin befürchtete Gefahr des Hauseinsturzes nicht gegeben sei. Der von ihrem Privatgutachter aufgezeigte Mangel der bisherigen Grundlage sei ein Mangel, der auf den Bauentwurf selbst durchschlage. Der Entwurf leiste keine Gewähr, daß Vorkehrungen für die Hintanhaltung von Schäden an privatem Gut getroffen seien, weshalb er nicht ausführungstauglich sei und gemäß Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 zurückgewiesen hätte werden müssen. Wenn die belangte Behörde hiezu vermeine, daß das Privatgutachten lediglich moniere, die Grundlagen der übrigen Gutachten seien nicht ausreichend, dann erkenne sie die Problematik. Eben deshalb, weil diese Grundlagen nicht gegeben seien, sei eine ausreichende Überprüfung des Bauentwurfes auf seine Bauausführungstauglichkeit nicht möglich. Dieser Mangel könne nicht etwa dadurch saniert werden, daß die Behörde nun entsprechende Auflagen vorschreibt. Durch das Vorschreiben derartiger Auflagen könnten nicht die Voraussetzungen ersetzt werden, welche für die Bewilligung erforderlich seien. Im Zeitpunkt der Bewilligung müsse die Ausführungstauglichkeit bereits feststehen.

Diesem Vorbringen bleibt es ebenfalls verwehrt, die Beschwerde zum Erfolg zu führen.

Gemäß § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 hat die Behörde den Bauentwurf daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiter zu prüfen, ob der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter berührt werden, ohne daß deren Zustimmung bereits vorliegt. Ist der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung nicht geeignet, so ist er zurückzuweisen. Andernfalls ordnet die Behörde, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, die Bauverhandlung an. Gemäß § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes ist für Eisenbahnen der im Beschwerdefall vorliegenden Art der Bundesminister für Verkehr (nunmehr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) zuständig. Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr (Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß §§ 38 und 39 sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. In diesem Falle ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig. Gemäß Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 hat die Behörde den Bauentwurf daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiter zu prüfen, ob der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter berührt werden, ohne daß deren Zustimmung bereits vorliegt. Ist der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung nicht geeignet, so ist er zurückzuweisen. Andernfalls ordnet die Behörde, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, die Bauverhandlung an. Gemäß Paragraph 12, Absatz eins, des Eisenbahngesetzes ist für Eisenbahnen der im Beschwerdefall vorliegenden Art der Bundesminister für Verkehr (nunmehr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) zuständig. Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr (Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß Paragraphen 38 und 39 sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. In diesem Falle ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig.

Im Beschwerdefall erfolgte die Prüfung des Bauentwurfes nach § 33 des Eisenbahngesetzes mit Ausnahme der Frage, ob Rechte Dritter berührt werden, durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, bevor er den Landeshauptmann zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ermächtigte. Die Prüfung nach § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 hatte sich darauf zu beschränken, ob der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist, und sich nicht auch darauf zu erstrecken, ob und gegebenenfalls mit welchen Vorschriften bei grundsätzlicher Eignung des Bauentwurfes zu seiner Ausführung die Genehmigung zu erteilen ist. Daß dem von der mitbeteiligten Partei der Behörde vorgelegten Bauentwurf etwa von

vornherein die Eignung im Sinne des § 33 des Eisenbahngesetzes 1957 gemangelt hätte und er daher - wie die Beschwerdeführerin meint - schon aus diesem Grunde zurückzuweisen gewesen wäre, weshalb auch der Landeshauptmann zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemäß § 12 des Eisenbahngesetzes 1957 nicht ermächtigt hätte werden dürfen - nur so kann das dahin gerichtete Beschwerdevorbringen verstanden werden -, vermag der Verwaltungsgerichtshof weder auf dem Boden der gegen die Genehmigungsfähigkeit des Bauentwurfes gerichteten Beschwerdeausführungen noch auf Grund der Aktenlage zu erkennen. Im Beschwerdefall erfolgte die Prüfung des Bauentwurfes nach Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes mit Ausnahme der Frage, ob Rechte Dritter berührt werden, durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, bevor er den Landeshauptmann zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ermächtigte. Die Prüfung nach Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 hatte sich darauf zu beschränken, ob der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist, und sich nicht auch darauf zu erstrecken, ob und gegebenenfalls mit welchen Vorschriften bei grundsätzlicher Eignung des Bauentwurfes zu seiner Ausführung die Genehmigung zu erteilen ist. Daß dem von der mitbeteiligten Partei der Behörde vorgelegten Bauentwurf etwa von vornherein die Eignung im Sinne des Paragraph 33, des Eisenbahngesetzes 1957 gemangelt hätte und er daher - wie die Beschwerdeführerin meint - schon aus diesem Grunde zurückzuweisen gewesen wäre, weshalb auch der Landeshauptmann zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemäß Paragraph 12, des Eisenbahngesetzes 1957 nicht ermächtigt hätte werden dürfen - nur so kann das dahin gerichtete Beschwerdevorbringen verstanden werden -, vermag der Verwaltungsgerichtshof weder auf dem Boden der gegen die Genehmigungsfähigkeit des Bauentwurfes gerichteten Beschwerdeausführungen noch auf Grund der Aktenlage zu erkennen.

Was den von der Beschwerdeführerin gerügten Mangel anlangt, daß die belangte Behörde die Durchführung weiterer Beweise über das Vorhandensein eines zweiten Kellers unter dem Hause ...straße unterlassen habe, ist zunächst zu bemerken, daß von der belangten Behörde zu diesem Thema - wie die Beschwerdeführerin selbst zugesteht - umfangreiche und in der Niederschrift über die Verhandlung vom 11. Februar 1985 festgehaltene Erhebungen gepflogen wurden, die allerdings keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein eines weiteren Kellers in diesem Hause ergaben. Ungeachtet der dazu eingehend angestellten Untersuchungen wurde von der belangten Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides diesem Umstand aber deshalb keine Bedeutung beigemessen, weil auch in diesem Falle die Herstellung des U-Bahntunnels möglich sei. Diese Annahme konnte die belangte Behörde auf Gutachten von Amtssachverständigen gründen, die wiederholt, insbesondere im Hinblick auf die Einwände der Beschwerdeführerin, ergänzt wurden und die auch die Standsicherheitsbeurteilung durch den von der Beschwerdeführerin herangezogenen Privatsachverständigen in die Beurteilung miteinbeziehen. Diesen Gutachten zufolge kann nach allen bisherigen Erfahrungen, die mit der Neuen österreichischen Tunnelbauweise im Wiener Baugrund gemacht wurden, bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen eine Gefahr für die Sicherheit des Hauses ...straße mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, und zwar auch dann, wenn ein zweites oder drittes bisher unbekanntes Kellergeschoß unter diesem Hause gefunden werden sollte. Der Verwaltungsgerichtshof hegt gegen die Schlüssigkeit der Gutachten keine Bedenken, zumal es entgegen der Behauptung der Beschwerdeführerin auch nicht an den hiezu erforderlichen Prämissen fehlt. Wenn die belangte Behörde, gestützt auf die Gutachten der Amtssachverständigen, die - wie gesagt - in ihre Begutachtung auch die Standsicherheitsbeurteilung des Privatsachverständigen der Beschwerdeführerin miteinbezogen, ungeachtet dessen, daß von diesem Privatsachverständigen die Grundlagen der Gutachten für eine abschließende Beurteilung nicht für ausreichend erachtet wurden, von weiteren Ermittlungen Abstand nahm und die Voraussetzungen für die von der mitbeteiligten Partei erbetene Genehmigung für gegeben erachtete, ist ihr weder ein Rechtsirrtum noch ein Verfahrensmangel anzulasten.

Da sich die Beschwerde sohin zur Gänze als unbegründet erweist, war sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen. Da sich die Beschwerde sohin zur Gänze als unbegründet erweist, war sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Der mitbeteiligten Partei waren mangels eines entsprechenden Antrages keine Kosten zuzusprechen. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der

Verordnung des Bundeskanzlers Bundesgesetzblatt Nr. 243 aus 1985,. Der mitbeteiligten Partei waren mangels eines entsprechenden Antrages keine Kosten zuzusprechen.

Wien, am 17. Dezember 1986

Schlagworte

Abstandnahme vom Parteiengehör Akteneinsicht Parteiengehör Parteiengehör Erhebungen Ermittlungsverfahren
Parteiengehör Verletzung des Parteiengehörs Verfahrensmangel

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1986:1985030085.X00

Im RIS seit

20.04.2005

Zuletzt aktualisiert am

02.09.2026

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at