

TE Vwgh Erkenntnis 2008/9/3 2005/03/0219

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 03.09.2008

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §68 Abs1;
AVG §8;
EisenbahnG 1957 §10;
EisenbahnG 1957 §19 Abs1;
EisenbahnG 1957 §29 Abs2;
EisenbahnG 1957 §29;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35;
EisenbahnG 1957 §36 Abs1;
EisenbahnG 1957 §36 Abs2;
EisenbahnG 1957 §36;
EisenbahnG 1957 §49 Abs2;
EisenbahnkonzessionsG 1854 §7;
EisenbahnkonzessionsG 1854 §8;
EisenbahnkonzessionsG 1854;
VwGG §42 Abs2 Z1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Marzi, über die Beschwerde der Marktgemeinde S, vertreten durch Dr. Hans Kaser, Rechtsanwalt in 4040 Linz, Freistädter Straße 3, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. August 2005, ZI VerkR-730.378/18-2005- Aum/Sei, betreffend eisenbahnrechtliche Genehmigungen (mitbeteiligte Partei: F GmbH. in S, vertreten durch Mag. Markus Hager, Rechtsanwalt in 4020 Linz, Graben 18/3), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird insoweit, als damit über die Berufung der beschwerdeführenden Partei gegen Spruchpunkt I.A. des Bescheides der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 28. Juni 2004 entschieden wurde, wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1.1. Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31. Jänner 2002 war der mitbeteiligten Partei gemäß § 51 Abs 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Anschlußbahn im Sinne § 7 Z 1 EisbG von Ebelsberg nach St. Florian, abzweigend von der Straßenbahnlinie 2 der L AG in km 3,03 unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen unter der Voraussetzung der Einhaltung näher angeführter Bedingungen und Auflagen erteilt worden.

Gemäß Spruchpunkt III sei "um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung sowie der erforderlichen weiteren einbahnrechtlichen Genehmigungen ... bei der zuständigen Eisenbahnbehörde gesondert anzusuchen."

1.2. In der Begründung dieses Bescheides ging die Behörde im Wesentlichen davon aus, dass im Streckenbereich "ursprünglich eine konzessionierte Strecke eines öffentlichen Eisenbahnunternehmens, zunächst als Lokalbahn und in weiterer Folge als Straßenbahn verlief (Konzessionsurkunde vom 19. August 1912, Umwidmung im Jahr 1938)." Nach der Einstellung des Personenverkehrs sei eine Liquidation der Konzessionsinhaberin, der Straßenbahn E Aktiengesellschaft, im Jahr 1974 erfolgt, in weiterer Folge sei auf der Schienentrasse der ehemaligen Straßenbahn ein Museumsbahnbetrieb durchgeführt worden. Danach sei "ein unmittelbarer Übergang an den Club F zur weiteren Durchführung des Museumsbahnbetriebes" erfolgt; dieser Museumsbahnbetrieb finde bis zum jetzigen Zeitpunkt weiterhin statt. Die als Museumsbahn genutzte Gleistrasse sei bei mehreren Anrainerbauvorhaben berücksichtigt worden und in Flächenwidmungsplänen ausgewiesen.

2. In der Folge beantragte die mitbeteiligte Partei mit Schreiben vom 25. August 2003 gemäß § 49 Abs 2 in Verbindung mit § 53 Abs 2 EisbG die Entscheidung über die zur Anwendung kommende Sicherung für alle Eisenbahnkreuzungen ihrer Anschlussbahn im Bereich zwischen km 3,419 und km 8,64; schließlich mit weiterem Antrag vom 16. Februar 2004 (in Ergänzung eines früheren Antrags um Erteilung einer Baugenehmigung und Betriebsbewilligung) gemäß § 52 Abs 2 in Verbindung mit §§ 35, 36 und 37 EisbG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für näher genannte Eisenbahnkreuzungen sowie die Entscheidung über die jeweils zur Anwendung kommende Art der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen.

3.1. Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land vom 28. Juni 2004 wurde der mitbeteiligten Partei unter Spruchpunkt I.A. gemäß §§ 35 und 36 Abs 1 EisbG in Verbindung mit §§ 93 und 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes 1994 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung - unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen, der allgemeinen Auflagen in Befund und Gutachten sowie der Stellungnahme des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen in der Verhandlung vom 26. März 2004 - für die Errichtung der Eisenbahnkreuzungen Löblfeld (AB-km 7,599), "Schulzentrum" (AB-km 8,186) und "St. Johann" (AB-km 8,323) erteilt.

Gemäß Spruchpunkt I.B. sei um die Betriebsbewilligung gesondert bei der zuständigen Eisenbahnbehörde anzusuchen.

Unter Spruchpunkt I.C. wurde gemäß § 49 Abs 2 iVm § 53 Abs 2 EisbG über die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen entschieden.

Unter Spruchpunkt II. wurde gemäß § 49 Abs 2 iVm § 53 Abs 2 EisbG über die Sicherung weiterer 13 Eisenbahnkreuzungen - wiederum unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen, der allgemeinen Auflagen in Befund und Gutachten sowie der Stellungnahme des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen in der Verhandlung vom 26. März 2004 - entschieden.

Unter Spruchpunkt III.A. wurde der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 35 und 36 Abs 1 EisbG in Verbindung mit §§ 93 und 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes 1994 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung einer Lichtzeichenanlage bei der Eisenbahnkreuzung "Ipf- (Wiener)-Straße" (AB-km 7,056) unter Zugrundelegung näherer Vorschriften, erteilt; um die Genehmigung im Einzelfall für die Errichtung der Lichtzeichenanlage sei bei der zuständigen Eisenbahnbehörde anzusuchen (Spruchpunkt III.B.), die Erteilung der Betriebsbewilligung ebenfalls bei der zuständigen Eisenbahnbehörde zu beantragen (Spruchpunkt III.C.).

Unter Spruchpunkt IV. wurde der Antrag der Beschwerdeführerin vom 26. Februar 2004, den Antrag der mitbeteiligten Partei wegen Erlöschens der Konzession zurückzuweisen, abgewiesen, mit Spruchpunkt V. über die Verfahrenskosten entschieden.

3.2. In der Begründung dieses Bescheides führte die erstinstanzliche Behörde im Wesentlichen aus, die "ursprüngliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung aus dem Jahr 1912", bei der es sich um einen dinglichen Bescheid handle, sei nach wie vor gültig, weil die mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 27. Oktober 1975 gemäß § 29 EisbG verfügte dauernde Einstellung des Verkehrs samt Erlöschenserklärung der Konzession auf den Weiterbestand der Baugenehmigung keinen Einfluss gehabt habe.

4.1. Gegen die Spruchpunkte I. und II. dieses Bescheides erhob die beschwerdeführende Partei Berufung. Mit dem nun vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid entschied die belangte Behörde über diese Berufung dahin, dass die Berufung "hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung" abgewiesen und der erstinstanzliche Bescheid mit der Maßgabe bestätigt wurde, dass die im Spruchpunkt I.A. erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt werde, während die Berufung "hinsichtlich der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen" mangels Parteistellung zurückgewiesen wurde.

4.2. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen Folgendes aus:

Gemäß § 35 Abs 2 EisbG sei in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handle; diese seien auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Die zivilrechtliche Zustimmung des Grundeigentümers für den Eigentumsübergang der für das Bauvorhaben benötigten Grundflächen an das Eisenbahnunternehmen sei nicht Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung, vielmehr habe der Bauwerber einen Anspruch darauf, dass die Baugenehmigung bei Vorliegen aller sonstigen Voraussetzungen mit der Auflage der Erlangung der Verfügungsgewalt über die Grundfläche vor Baubeginn erteilt werde.

Hinsichtlich der "ursprünglichen Baugenehmigung des K. K. Eisenbahnministers vom 19. 8. 1912" schließe sich die Berufungsbehörde der Rechtsmeinung der Erstbehörde bzw. dem Rechtsgutachten des Herrn Dr. Z vom 21. Oktober 2003 an. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung im Sinne der §§ 35 und 36 EisbG sei ein individueller normativer Hoheitsakt. "Für die Fbahn" sei am 19. August 1912 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung mittels Bescheid erteilt worden. Bei einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid handle es sich um einen dinglichen Bescheid, der auch für etwaige Rechtsnachfolger dinglich wirke. Deshalb sei unerheblich, dass der Bescheid im Jahr 1912 "nicht schon der (mitbeteiligten Partei) ausgestellt worden" sei, weil die mitbeteiligte Partei "das betroffene Rechtsgut inne hat und somit auch die damit verbundenen Rechte".

Der Bescheid vom 27. Oktober 1975 über die dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 29 Abs 1 EisbG habe neben der Bewilligung der dauernden Einstellung des Verkehrs auch zur Folge gehabt, dass die Konzession gemäß § 29 Abs 2 EisbG erloschen sei. Es sei aber auch das in diesem Zusammenhang erstellte bautechnische Gutachten in den Spruch übernommen worden, worin angeordnet wurde, dass bestimmte Eisenbahnanlagen abzutragen seien, während "die übrigen vorgefundenen Eisenbahnanlagen ... derzeit nicht abgetragen werden müssen" und keine baulichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Zustandes, der vor dem Bau der Eisenbahn bestanden habe, zu treffen seien. Dies sei, wie aus der Begründung dieses Bescheides hervor gehe, "unter dem Gedanken einer späteren Wiedereröffnung" gestanden. Daraus werde deutlich, dass von einem Weiterbestehen der Eisenbahnanlagen in jenem Umfang, der nicht ausdrücklich zum Abtrag vorgesehen gewesen sei, und damit auch von einer diesbezüglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ausgegangen worden sei. Daraus resultiere - so die belangte Behörde - "dass die ursprüngliche eisenbahnrechtliche Genehmigung aus dem Jahre 1912 - mit der angedeuteten Veränderung - weiter gilt". Maßgeblich für die Erteilung der Genehmigung nach § 51 EisbG an die mitbeteiligte Partei durch Bescheid des

Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31. Jänner 2002 sei der Baubescheid gewesen. Der Bescheid vom 31. Jänner 2002 sei in Rechtskraft erwachsen und beinhalte "somit normatives Recht, welches von der Behörde anzuwenden" sei, ein "Einwand gegen diesen Bescheid" sei im gegenständlichen Verfahren "von Vornherein nicht zulässig".

Gemäß § 49 Abs 2 EisbG habe die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. In einem derartigen Verfahren hätten die Straßenverkehrsträger keine Parteistellung. Es gebe auch keine Rechtsgrundlage, welche der Gemeinde zur Wahrnehmung der Interessen ihrer Bewohner bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung Parteistellung einräumen würde. Mangels Parteistellung sei die Berufung diesbezüglich daher zurückzuweisen gewesen.

II.

Über die gegen diesen Bescheid gerichtete Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erwogen:

1. Im Beschwerdefall sind folgende Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957, von Bedeutung (§§ 14 bis 30 in der Stammfassung, §§ 32 bis 53 idF vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006):

"Abschnitt III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen.

§ 14. (1) Zum Bau und Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist, soweit in den Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt wird, die Konzession, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich.

...

Rechte des Eisenbahnunternehmens

§ 18. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die Eisenbahn nach Maßgabe der Rechtsvorschriften, der Konzession und nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (§ 35) und der sonst erforderlichen Genehmigungen (§ 36) zu bauen und zu betreiben.

...

Pflichten des Eisenbahnunternehmens

§ 19. (1) Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörts unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. ...

(3) Ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht mehr gegeben, so hat die Behörde die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes zu verfügen. Der Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist.

...

Betriebseinstellung

§ 29. (1) Auf Antrag des Konzessionsinhabers oder des Betriebsunternehmers hat die Behörde, abgesehen von einer betriebsbedingten Einstellung, die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) zu bewilligen, wenn seine Weiterführung dem Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich nicht mehr zugemutet werden kann. Bei heimfallspflichtigen Eisenbahnen (§ 31) darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn ein im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendiger und wirtschaftlich zumutbarer Ersatzverkehr sichergestellt ist. Vor der Entscheidung über den Antrag ist der Landeshauptmann, sofern er nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(2) Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.

...

Erlöschen der Konzession.

§ 30. (1) Die Konzession erlischt:

a)

mit Zeitablauf;

b)

bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist (§ 17 Abs. 4), durch Erklärung der Behörde bei gänzlicher und dauernder Einstellung des Verkehrs (§ 29 Abs. 2) oder bei strafweisem Konzessionsentzug (§ 56);

c) mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

...

Baugenehmigung

§ 32. (1) Für den Bau von neuen und für Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen ist ein Bauentwurf aufzustellen. Die Behörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach den Erfordernissen des Falles vorzulegen sind.

...

§ 33. Die Behörde hat den Bauentwurf, wenn nicht die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 anzuwenden sind, daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiters 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.

§ 34. (1) Die Durchführung der Bauverhandlung obliegt bei den in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Eisenbahnen, sofern dieses die Bauverhandlung nicht selbst durchführt, dem Landeshauptmann.

(2) Der Bauentwurf ist vor der Bauverhandlung durch mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann diese Frist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

(3) Den Dienststellen des Bundes, der Länder und Gemeinden, deren örtlicher und sachlicher Wirkungsbereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, ist Gelegenheit zu geben, zu dem Bauentwurf Stellung zu nehmen.

(4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950, BGBl. Nr. 172, sind insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 35. (1) Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt die Behörde. Von dieser Erteilung ist dem Landeshauptmann, sofern dieser nicht selbst zuständig ist, Kenntnis zu geben.

(2) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(3) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

(4) In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

§ 36. (1) Die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen unterliegt der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

(2) Die Hoch- und Kunstbauten selbst sind von der Behörde zusätzlich zu genehmigen. Vor dieser Genehmigung ist bei Hochbauten der Landeshauptmann, sofern dieser zur Erteilung der Genehmigung nicht selbst zuständig ist, anzuhören.

(3) Eisenbahntechnische Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel sind durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Grund von Typenplänen oder von der Behörde im Einzelfall zu genehmigen.

(4) Die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Genehmigungen sind nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung zu erteilen.

(5) Im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens kann die Behörde insbesondere auch anordnen, dass eine zeitlich befristete Erprobung von Fahrbetriebsmitteln außerhalb von Beförderungen im allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu erfolgen hat, sofern dies für eine ausreichende Beurteilung der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs notwendig erscheint. Dabei kann die Behörde die näheren Kriterien für die Erprobung festlegen.

Betriebsbewilligung

§ 37. (1) Mit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 oder 36 kann die Behörde die Bewilligung zur Inbetriebnahme der vollendeten Bauten, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel verbinden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen.

(2) Sofern nicht schon eine Betriebsbewilligung gemäß Abs. 1 erteilt wurde oder die Erteilung der Betriebsbewilligung nach § 14 Abs. 3 überhaupt entfällt, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung zu beantragen.

(3) Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Genehmigung gemäß § 36 entsprechend ausgeführt sind, die Sicherung gegen Zündung durch Funken (§ 40 Abs. 1) stattgefunden hat und die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen sind.

...

§ 49. ...

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 sinngemäß anzuwenden sind.

...

4. Teil

Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen

§ 51. (1) Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die Betriebsbewilligung erforderlich. Es gilt

§ 16.

...

§ 52. ...

(2) Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinngemäß. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, dass kein Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

...

§ 53. ...

(2) Für Anschlussbahnen und Materialbahnen mit beschränktöffentlichem Verkehr gelten die Bestimmungen der §§ 48 und 49 sinngemäß. Für die übrigen Materialbahnen gelten die Bestimmungen des § 49 mit der Maßgabe, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen, soweit nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird, vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind."

2. Mit dem von der belangten Behörde bestätigten erstinstanzlichen Bescheid vom 28. Juni 2004 wurde einerseits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung von näher bestimmten Eisenbahnkreuzungen erteilt, andererseits über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung dieser sowie 13 weiterer Eisenbahnkreuzungen entschieden.

Die Genehmigung von Hoch- und Kunstbauten selbst (§ 36 Abs 2 EisbG) ebenso wie die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für Eisenbahnkreuzungen und die Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach § 49 Abs 2 EisbG setzt eine Genehmigung der Lage nach § 36 Abs 1 EisbG voraus. Die Lage nicht berührende Veränderungen an bestehenden Hoch- und Kunstbauten führen nicht dazu, dass die Lage dieser Bauten neuerlich einer Genehmigung bedarf (vgl das hg Erkenntnis vom 20. September 1995, ZI 95/03/0069).

3. Im Beschwerdefall ist unstrittig, dass der mitbeteiligten Partei keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Eisenbahnanlage selbst nach § 36 Abs 1 EisbG erteilt wurde. Die belangte Behörde vertritt die Auffassung, dies schade nicht, weil es sich bei der "ursprünglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung" (eine Ausfertigung der mehrfach genannten Erledigung findet sich nicht in den Verwaltungsakten) um einen dinglichen Bescheid handle, der - in Rechtskraft erwachsen - weiterhin wirke. Die mitbeteiligte Partei habe nunmehr "das betroffene Rechtsgut inne" und somit auch die damit verbundenen dinglichen Rechte. Der im Zusammenhang mit der "F-Bahn" ergangene Bescheid vom 27. Oktober 1975 (auch diesbezüglich erliegt keine Ausfertigung in den Verwaltungsakten) über die dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 29 Abs 1 EisbG habe neben der Bewilligung der dauernden Einstellung des Verkehrs auch zur Folge gehabt, dass die Konzession gemäß § 29 Abs 2 EisbG erloschen sei. Da aber entsprechend diesem Bescheid nur bestimmte ausdrücklich genannte Eisenbahnanlagen abzutragen waren, während die übrigen vorgefundenen Eisenbahnanlagen spruchgemäß nicht abgetragen werden mussten, was "unter dem Gedanken einer späteren Wiedereröffnung" gestanden sei, sei "von einem Weiterbestehen der Eisenbahnanlagen im nicht zum Abtrag vorgesehenen Umfang und damit auch von einer diesbezüglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ausgegangen worden". Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung aus dem Jahre 1912 gelte daher weiterhin.

4. Ausgehend von den von der belangten Behörde getroffenen Feststellungen vermag der Verwaltungsgerichtshof diese Auffassung nicht zu teilen:

4.1. Wohl trifft es zu, dass nach der hg Rechtsprechung in Fällen, in denen ein erlassener Bescheid "dingliche Wirkungen" hat, eine Rechtsnachfolge in die Parteistellung eintreten kann. Der Rechtsnachfolger tritt dann in die Rechte und Pflichten des dinglichen Verwaltungsrechtsverhältnisses ein (vgl das hg Erkenntnis vom 3. Juli 2001, ZI 99/05/0280, mwN). Dingliche Wirkung kann Bescheiden auch ohne ausdrückliche gesetzliche Anordnung zukommen, und zwar dann, wenn ein Bescheid zwar an eine bestimmte Person ergeht, sich jedoch derart auf eine Sache bezieht, dass es lediglich auf die Eigenschaften der Sache und nicht die der Person ankommt, der gegenüber der Bescheid

erlassen wurde. Die aus derartigen dinglichen Bescheiden erfließenden Rechte und Pflichten treffen jeweils denjenigen, der entsprechende Rechte an der betreffenden Sache hat (vgl. das hg Erkenntnis vom 10. Oktober 2007, ZI 2006/03/0151, mwN; zum Thema siehe auch Pauger, Der dingliche Bescheid, ZfV 1984, 93 ff).

4.2. Zwar trifft das EisbG keine ausdrückliche Regelung über die dingliche Wirkung von Bescheiden, doch handelt es sich bei einem eisenbahnrechtlichen Bauverfahren um ein projekt- und standortbezogenes Genehmigungsverfahren, für das die Annahme dinglicher Wirkung liegenschafts- und anlagebezogener Rechtsverhältnisse geboten ist. Auch ein eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid gemäß §§ 35, 36 EisbG regelt nämlich seinem Wesen und seiner Bestimmung nach nicht die Rechtsbeziehungen einer einzelnen Person, sondern die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnanlage selbst; er entfaltet also dingliche Wirkung in eben beschriebenem Sinn.

4.3. Allerdings kann auf Basis der Feststellungen der belangten Behörde nicht von einem Eintritt der mitbeteiligten Partei in ein einst durch Erlassung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides vom 12. August 1912 begründetes dingliches Rechtsverhältnis ausgegangen werden. Ein Sachverhalt, aus dem eine Rechtsnachfolge der mitbeteiligten Partei abgeleitet werden könnte, kann den - oben wiedergegebenen - Darlegungen der belangten Behörde nicht entnommen werden. Nach dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei habe sie vielmehr selbst das Eigentum an den seinerzeitigen Trassengrundstücken erworben; diese seien aus dem Eisenbahnbuch in das allgemeine Grundbuch übertragen worden, weil sie nicht mehr dem Betrieb der Eisenbahn zu dienen hätten.

4.4. Zu berücksichtigen ist weiters, dass nach den - nicht näher konkretisierten - Annahmen der belangten Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung am 12. August 1912 erlassen wurde und die belangte Behörde eine nähere Prüfung des Inhalts und der Rechtswirkungen dieses Bescheides vor dem Hintergrund der damals geltenden Rechtslage (im Wesentlichen: Eisenbahnkonzessionsgesetz 1854, RGBI Nr 238/1854) ebenso unterlassen hat wie die Prüfung, ob im Geltungszeitraum der genannten Genehmigung Endigungsgründe normiert waren, die sich in der Folge verwirklicht haben. So hat die beschwerdeführende Partei in der Berufung gegen den erstinstanzlichen Bescheid ausdrücklich vorgebracht, die im Jahr 1912 erteilte Bewilligung sei wegen einer bereits abgelaufenen Befristung erloschen. Vor dem Hintergrund der Bestimmungen der §§ 7 und 8 Eisenbahnkonzessionsgesetz 1854, wonach die Konzession zur Anlage einer Eisenbahn nur auf eine bestimmte, die Dauer von 90 Jahren nicht überschreitende Zeit erteilt werden darf, und nach Ablauf dieser Dauer das Eigentum an der Eisenbahn an den Staat übergeht, kann dieses Vorbringen nicht als von vornherein unbeachtlich angesehen werden.

4.5. Zudem können - mangels hinreichender Feststellungen im angefochtenen Bescheid - die Konsequenzen der nach den Annahmen der belangten Behörde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 27. Oktober 1975 gemäß § 29 EisbG bewilligten dauernden Einstellung des Verkehrs der Bahnlinie nicht abschließend beurteilt werden:

Gemäß § 35 Abs 4 EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist für die Bauausführung und Betriebseröffnung festzulegen, die auch verlängert werden kann; wird aber die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären. Der (weitere) Bestand der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist insoweit also nicht nur mit der Ausführung des bewilligten Projekts, sondern auch mit der Eröffnung des Betriebs verknüpft.

§ 29 EisbG regelt die Konsequenzen einer Einstellung des - zuvor eröffneten und durchgeführten - Betriebs. Bei Bewilligung der gänzlichen und dauernden Einstellung des Betriebs hat die Behörde nicht nur gleichzeitig die Konzession für erloschen zu erklären, sondern auch zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen Zustandes zu treffen sind.

Bei der Einstellung einer Eisenbahn gemäß § 29 Abs 2 erster Satz EisbG entfällt eine gesonderte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Abtrag der Eisenbahnanlagen, weil hierüber ohnehin gemäß Abs 2 zweiter Satz abzusprechen ist (vgl. Kühne/Hofmann/Nugent/Roth, Eisenbahnteilnehmungsgesetz, Eisenbahngesetz (1982), Anm 2 zu § 29 EisbG). Alleiniges Entscheidungskriterium für die Beantwortung der Frage, in welchem Umfang Eisenbahnanlagen zu beseitigen sind bzw inwieweit der vor dem Bau der Eisenbahn bestandene Zustand wieder herzustellen ist, waren nach § 29 Abs 2 EisbG (in der hier maßgebenden Stammfassung) "Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit".

Mit der Bewilligung der dauernden und gänzlichen Einstellung des Betriebs wird der Inhaber von seiner Betriebspflicht (§ 19 Abs 1 EisbG) entbunden; es endet auch die Eigenschaft als Eisenbahnanlage, ergibt sich die Qualifikation einer Anlage als Eisenbahnanlage doch aus ihrer Zweckbestimmung (gemäß § 10 EisbG sind Eisenbahnanlagen Bauten,

ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen).

Vor diesem Hintergrund kann für die Frage, ob der Bestand der einst erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung durch einen Bescheid, mit dem gemäß § 29 EISbG die dauernde Einstellung des Betriebs bewilligt und die Konzession für erloschen erklärt wurde, das Ausmaß der faktischen Beseitigung der Eisenbahnanlage nicht entscheidend sein, unanhängig davon, welcher "Gedanke" bei der Anordnung einer bloß teilweisen Beseitigung der Eisenbahnanlagen Pate gestanden haben mag.

Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Bewilligung der dauernden und gänzlichen Einstellung des Betriebs samt Erlöschen der Konzession auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zum Erlöschen bringt.

4.6. Aus dem Gesagten folgt, dass der angefochtene Bescheid im Hinblick auf den damit bestätigten Spruchpunkt I.A. des erstinstanzlichen Bescheides mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet ist.

5. Hingegen hat die belangte Behörde zutreffend die Berufung der beschwerdeführenden Partei, soweit sie sich gegen die Entscheidung über die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen richtete, mangels Parteistellung zurückgewiesen: Im Verfahren zur Entscheidung, welche Sicherungsmittel im Einzelfall zur Anwendung zu kommen haben (§ 49 Abs 2 EISbG), besteht keine Parteistellung der in § 34 Abs 4 EISbG genannten Personen, aber auch nicht der Gemeinden (vgl. das hg Erkenntnis vom 10. Oktober 2006, ZI 2006/03/0111, mwN).

6. Der angefochtene Bescheid war daher in dem aus dem Spruch ersichtlichen Umfang gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Im Übrigen war die Beschwerde gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung BGBl II Nr 333/2003. Wien, am 3. September 2008

Schlagworte

öffentlicher Verkehr Eisenbahnen Seilbahnen Lifte Rechtskraft Besondere Rechtsprobleme Person des Bescheidadressaten dingliche Wirkung Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtswirkungen von Bescheiden Rechtskraft VwRallg9/3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2008:2005030219.X00

Im RIS seit

25.09.2008

Zuletzt aktualisiert am

24.02.2017

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at