jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2006/11/14 2004/03/0053

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.11.2006

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
40/01 Verwaltungsverfahren;
56/03 ÖBB;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §8;
EisenbahnG 1957 §32;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35 Abs2;
EisenbahnG 1957 §35 Abs3;
EisenbahnG 1957 §35;
EisenbahnG 1957 §36;
HlG 1989 §3 Abs2;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde 1. des J B jun.,

2. des J B sen., 3. der F B, alle in B, alle vertreten durch Dr. Wolfgang Schimek, Rechtsanwalt in 3300 Amstetten, Graben 42, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Jänner 2004, Zl 299909/1-II/SCH2/04, betreffend Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie einer Rodungsbewilligung (mitbeteiligte Partei: E-Aktiengesellschaft, nunmehr B AG in W), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben zu gleichen Teilen dem Bund Aufwendungen in der Höhe von insgesamt EUR 330,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Kostenmehrbegehren wird abgewiesen.

Das Kostenersatzbegehren der mitbeteiligten Partei wird abgewiesen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde im Spruchteil

"1. Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren" unter Spruchpunkt I. der mitbeteiligten Partei nach Maßgabe der Ergebnisse der in der Zeit vom 13. Oktober 1999 bis 15. Oktober 1999 und am 23. Februar 2000 durchgeführten Ortsverhandlungen, festgehalten in den beigeschlossenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschriften, Zlen 299.909/22-II/C/12/99 und 299.909/3- III/C/12/00, für den Streckenabschnitt Hubertendorf - Blindenmarkt (km 112,400 - km 116,700) der HL-Strecke Wien - Salzburg gemäß den §§ 33, 35 und 36 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1975, "iddgF" (EisbG) sowie gemäß den §§ 10, 56 und 127 Abs 1 lit b des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, "iddgF" (WRG) und § 9 Abs 2 und 3 des Abfallwirtschaftsgesetzes, BGBl Nr 335/1990, unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung der nachstehend unter den Punkten A bis O angeführten Vorschreibungen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung erteilt. Ferner wurde in diesem Spruchpunkt ausgesprochen, dass das Erfordernis des Erwerbes der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte unberührt bleibe.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 EisbG bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

"* Neutrassierung der Bestandstraße zu einer HL-Strecke 2 mit der Gleisnummerierung 1 und 2 für eine Geschwindigkeit von 140 km/h.

* Errichtung einer zweigleisigen HL-Strecke 1 mit der Gleisnummerierung 3 und 4 für eine Geschwindigkeit von 200 km/h,

* Umbau des Bahnhofes Blindenmarkt von Projekt-km 116,471 bis Projekt-km 116,700,

* Provisorische Verlegung der Westbahn von Bestand-km 112,567 bis Bestand-km 114,526, entspricht Bau-km 114,539, mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h,

* Errichtung einer Festen-Fahrbahn im Bereich des Tunnels inkl. der beiden Rampen der HL-Strecke 1, von Projekt-km 112,755 bis Projekt-km 115,713,

* Errichtung eines Masse-Feder-Systems im Bereich der Festen-Fahrbahn, von Projekt-km 113,980 bis Projekt-km 114,355 und von Projekt-km 115,040 bis Projekt-km 115,250,

* Errichtung von Bahnbegleitwegen, bahneigene Zufahrtswege zu den Absetz- und Versitzbecken bzw. zu den Manipulationsflächen für außergewöhnliche Ereignisse. Errichtung der Ladestraße im Bahnhof Blindenmarkt sowie Errichtung von Manipulationsflächen für außergewöhnliche Ereignisse im Bereich des Tunnels bzw. seiner Rampen für die HL-Strecke 1,

* Errichtung von Drainagen, Einlaufschächte, Sammelschächte und Rohrkanäle bzw. einer Hebeanlage und eines Auslaufbauwerkes in ein unbenanntes Gerinne für die anfallenden Bahnwässer,

* Errichtung von Absetz- und Versitzbecken für anfallende Bahnwässer mit den entsprechenden Wasserbauwerken,

* Einbau von Unterschottermatten als Erschütterungsschutz in den Gleisen 3 und der HL-Strecke 1 von Projekt-km 116,240 bis Projekt-km 116,430 sowie

* Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen."

Ferner bezieht sich die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 36 Abs 1 und 2 EisbG auf die auf den Seiten 2 bis 6 des angefochtenen Bescheides im Einzelnen aufgezählten Hoch- und Kunstbauten (Tragwerke, Tunnel und Rampen, Notstiegenhäuser, Stützmauern, Wannen, Steinsätze, Retentionskammern und Gefahrengutkammern, Hochbauten).

Im Folgenden enthält der Spruchpunkt I. unter den Abschnitten A bis O eine Reihe von Vorschreibungen näher genannter Sachverständiger und eine "Allgemeine Vorschreibung".

In Spruchpunkt II. wird der mitbeteiligten Partei gemäß § 35 Abs 4 EisbG aufgetragen, das Bauvorhaben innerhalb von acht Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und den Betrieb zu eröffnen.

Nach den Spruchpunkten III. bis V. sei um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung gemäß § 36 Abs 3 EisbG für die Lärmschutzwände, um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für

das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen sowie um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gesondert anzusuchen.

In Spruchpunkt VI. wurde über die in den mündlichen Verhandlungen vom 13. Oktober 1999 bis 15. Oktober 1999 und vom 23. Februar 2000 erhobenen sowie über die rechtzeitig vor Beginn der mündlichen Verhandlungen bei der Behörde eingelangten schriftlichen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen entschieden. In den Spruchpunkten VI. 1 bis 19 wurden im einzelnen aufgelistete Einwendungen gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abgewiesen bzw auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Insbesondere wurden die Vorbringen betreffend "Beeinträchtigung der Wasserverhältnisse sowie wegen Änderung von Entwässerungsanlagen bzw wegen Beeinträchtigung von Brunnenanlagen und Kanalisationsanlagen" (Spruchpunkt 3.), "Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen bzw Wertminderungen" und "Gesamtablösen und Resteinlösen" (Spruchpunkte 4. und 5.), sowie "Lage und Dimensionierung von Unterführungen, Aufrechterhaltung von Zufahrten bzw Gestaltung des Wegenetzes " (Spruchpunkt 7.) gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.

Mit Spruchpunkt VII. wurde gemäß § 35 Abs 3 EisbG festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

Schließlich wurde der mitbeteiligten Partei im Spruchteil

"2. Forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren" gemäß § 185 Abs 6 im Zusammenhalt mit §§ 17 und 18 des Forstgesetzes 1975, BGBl Nr 440/1975, "iddgF" die Rodungsbewilligung für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den Waldflächen, die in den gemäß § 19 Abs 3 leg cit vorgelegten Unterlagen angeführt seien, "unter Vorbehalt der zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über die erforderlichen Grundstücke und Rechte" sowie vorbehaltlich des endgültigen, erst bei Vermessung feststehenden genauen Ausmaßes, unter Einhaltung im Einzelnen angeführter Auflagen (Spruchpunkte III.1. bis 12.) erteilt.

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen - soweit für das Beschwerdeverfahren von Relevanz - Folgendes aus:

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 4. Juli 1989, BGBl Nr 370/1989, sei unter anderem der gegenständliche Abschnitt der HL-Strecke Wien-Salzburg zur Hochleistungsstrecke erklärt worden. Mit Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 4. August 1993, BGBl Nr 535/1993, sei der E AG die Planung eines möglichst viergleisigen Ausbaues des Streckenabschnittes St. Pölten-Wels übertragen worden. Auf Grund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G) sei für das gegenständliche Vorhaben im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen gewesen. Im Trassenverordnungsverfahren sei die Befassung des Landes Niederösterreich und der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HlG) erfolgt. Die Anhörung der berührten Gemeinden sei direkt im UVP-Verfahren erfolgt. In weiterer Folge habe am 15. April 1998 unter Teilnahme der erforderlichen Sachverständigen die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens stattgefunden, in deren Rahmen eine ausführliche Anhörung der Gemeinden und der erschienenen Bürger erfolgt sei. Das über die öffentliche Erörterung zu erstellende Protokoll sei der Projektwerberin, den mitbeteiligten Behörden, den Standortgemeinden, den unmittelbar angrenzenden Gemeinden, der niederösterreichischen Umweltanwaltschaft und der Bürgerinitiative "Für ein lebenswertes B" übermittelt und weiters in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden. Einwendungen gegen das Protokoll seien nicht erhoben worden. Das Amt der niederösterreichischen Landesregierung habe in seiner Stellungnahme vom 27. Oktober 1998 dem geplanten Trassenverlauf unter der Voraussetzung grundsätzlich zugestimmt, dass noch offene Fragen bzw notwendige Projektergänzungen zu einigen Fachbereichen bis zum eisenbahnrechtlichen Verfahren geklärt und in das endgültige, zur Baudurchführung gelangende Projekt Eingang fänden bzw vom Bauwerber berücksichtigt würden. Auf Grund der Ergebnisse des Trassenverordnungsverfahrens sowie des Bürgerbeteiligungsverfahrens, durch die die Umweltverträglichkeit der Vorschlagstrasse bestätigt worden sei, sei sodann mit Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 17. Dezember 1998, BGBl II Nr 433/1998, die Bestimmung des Trassenverlaufs der HL-Strecke Wien-Salzburg, Abschnitt Hubertendorf-Blindenmarkt, erfolgt.

Mit den Schreiben vom 28. Juni 1999 und 17. September 1999 habe die E AG für diesen Abschnitt, Bahn-km 112,400 bis

Bahnkm 116,700, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die wasserrechtliche Bewilligung und die Rodungsbewilligung beantragt. Im Rahmen des viergleisigen Ausbaues der Westbahn im Bereich Ybbs an der Donau-Amstetten werde im verfahrensgegenständlichen Abschnitt "Hubertendorf-Blindenmarkt" der Bestand (HL-Strecke 2) den künftigen Verkehrserfordernissen einer modernen Hochleistungsstrecke angepasst und die Neubaustrecke St. Pölten-Linz (HL-Strecke 1) errichtet. Der gegenständliche Projektsabschnitt stelle das Verbindungsstück zwischen den Projekten "Ybbs an der Donau-Hubertendorf" und "Blindenmarkt-Amstetten" dar, beginne im Osten bei Projekt km 112,400 (Bestandkm 112,402) und ende im Westen bei Projekt km 116,700 (= Bestandkm). Die wesentlichste Maßnahme des verfahrensgegenständlichen Abschnittes stelle die "Unterwerfung" der beiden Hochleistungsstrecken dar: Im östlichen Teil, vom Abschnitt "Ybbs-Hubertendorf" kommend, liege die HL-Strecke 1 südlich der HL-Strecke 2, und nach der Unterwerfung nördlich zu dieser, wobei die HL-Strecke 1 in einem Tunnel weitergeführt werde.

Mit den Projektsunterlagen sei auch ein Grundeinlöseverzeichnis vorgelegt worden, wobei nach den Angaben der mitbeteiligten Partei eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt und im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung beim Baugenehmigungsantrag kein Enteignungsantrag gestellt werde. Diese Vorgangsweise stelle eine rechtlich zulässige Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung - gerade im Beschwerdefall, in dem eine Vielzahl von Personen Partei im Baugenehmigungsverfahren sei, von denen jedoch nur ein Teil von Enteignungen betroffen sei - dar.

Die von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Entwurfsunterlagen seien gemäß § 33 EisbG vom eisenbahnfachlichen Standpunkt geprüft und grundsätzlich als zur Ausführung geeignet befunden worden. Über den Antrag sei vom 13. Oktober bis 15. Oktober 1999 in B unter Beiziehung der erforderlichen Sachverständigen eine Verhandlung sowie am 4. und 5. Oktober 1999 ein Ortsaugenschein durchgeführt worden. Über den ergänzenden Antrag der mitbeteiligten Partei vom 21. Jänner 2000 um Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für eine Ersatzwasserversorgungsanlage sei am 23. Februar 2000 unter Beiziehung der erforderlichen Sachverständigen eine Verhandlung durchgeführt worden. Das Verhandlungsergebnis sei jeweils in den einen integrierenden Bestandteil des Bescheides bildenden Verhandlungsschriften festgehalten.

Das gegenständliche Bauvorhaben sei Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems; die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung sowie die Genehmigung für Hoch- und Kunstbauten habe auch "unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen erteilt werden" können (was näher dargelegt wurde).

Mit den von einzelnen Parteien erhobenen Einwendungen hätten sich die "bezughabenden" Sachverständigen auseinandergesetzt; auf Grund der als "nachvollziehbar, schlüssig und zutreffend" anzusehenden Ausführungen der Sachverständigen habe die belangte Behörde keine Veranlassung gesehen, von den erstatteten Gutachten abzuweichen. Diese seien vielmehr der Entscheidung als unbedenklich zugrunde gelegt worden, zumal ihnen nicht auf gleicher fachlicher Ebene (durch die Vorlage von Privatgutachten) entgegengetreten worden sei.

Bei Behandlung der Einwendungen sei davon auszugehen gewesen, dass entsprechend der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes die bei der Verwirklichung eines Eisenbahnprojektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub und Erschütterungen) sowie Wertminderung keine Verletzung subjektivöffentlicher Rechte zum Inhalt hätten, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellten, und daher nicht vor der Eisenbahnbehörde durchzusetzen seien. Unabhängig davon seien jedoch von der Behörde selbst im Sinne des § 19 Abs 2 EisbG von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschreibungen zu treffen gewesen, die dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienten. Dies sei im vorliegenden Fall durch die Einholung von entsprechenden Fachgutachten geschehen, aus denen sich ergeben habe, dass ein ausreichender Schutz durch die vorgesehenen bzw vorgeschriebenen Maßnahmen gewährleistet sei. Da entsprechend der Verfahrensergebnisse der für die Öffentlichkeit durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil größer sei als der Nachteil, der den Parteien, die Einwendungen erhoben hätten, durch die Genehmigung des Vorhabens erwachse, seien alle sich auf subjektive Rechte beziehenden Einwendungen gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abzuweisen gewesen.

Was die Einwendungen betreffend "Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen bzw Wertminderungen" sowie "Gesamtablösen und Resteinlösungen" anlangt, führte die belangte Behörde aus, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und

Rechte erfolge. Die Höhe der Entschädigung könne nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens sein. Vielmehr sei für den Fall, dass keine einvernehmliche Lösung erzielt werde, für die benötigten Grundflächen von der Konsenswerberin ein Enteignungsverfahren zu beantragen.

Hinsichtlich der Notwendigkeit der Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgängliche Ausmaß führte die belangte Behörde aus, dass die Grundeinlöseunterlagen mit den bautechnischen Planunterlagen übereinstimmten, weshalb die Grundinanspruchnahme gemäß den projektsgemäßen Grundeinlöseunterlagen auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt sei.

Über die gegen diesen Bescheid gerichtete Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof nach Vorlage von Verwaltungsakten und Erstattung von Gegenschriften durch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erwogen:

Die Beschwerdeführer wenden sich gegen die mit dem angefochtenen Bescheid erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zusammengefasst deshalb, weil die im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts stehende Verlegung von vorhandenen Gewässern (des B- und des Gbaches) über Grundstücksflächen des Erstbeschwerdeführers (an denen der Zweitbeschwerdeführer und die Drittbeschwerdeführerin "grundbücherlich sichergestellte Rechte" hätten) diese "zerschneide", was nicht notwendig sei und in unverhältnismäßige Weise in die dinglichen Rechte der Beschwerdeführer eingreife. Die gewählte Art der Bachbettverlegung über diese Grundstücke sei "ursprünglich" nicht vorgesehen gewesen; noch im Trassenfestlegungsverfahren sei eine andere Art der Verlegung des Bachbetts verfahrensgegenständlich gewesen. Dies belege zum einen, dass eine anderweitige Verlegung als die mit dem angefochtenen Bescheid bewilligte möglich sei. Zum anderen fehle dem nunmehr angefochtenen Bescheid deshalb die "gesetzliche Grundlage". Dieser Eingriff wiege umso schwerer, als hinsichtlich der strittigen Grundstücksflächen zukünftig die Umwidmung in Bauland-Wohngebiet vorgesehen sei, was von der belangten Behörde unberücksichtigt geblieben sei. An dieses Vorbringen knüpfen die Beschwerdeführer Verfahrensrügen.

Gemäß § 2 des Bundesgesetzes über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz - HlG), BGBl Nr 135/1989, gelten für den Bau von Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

Gemäß § 3 Abs 1 HlG (idF vor der Novelle BGBl I Nr 154/2004) hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) den Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) zu bestimmen. Gemäß § 3 Abs 2 HlG ist in einer Verordnung nach Abs 1 der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

Gemäß § 34 Abs 4 EisbG (idF vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006) sind in eisenbahnrechtlichen Bauverfahren Parteien im Sinne des § 8 AVG insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

Im Beschwerdefall ist nicht strittig, dass die Beschwerdeführer Eigentümer bzw dinglich Berechtigte von unmittelbar betroffenen Liegenschaften im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG sind und ihnen deshalb Parteistellung zukommt.

Eine Partei im Sinne des § 34 Abs 4 EisbG kann Einwendungen erheben, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben (ua im Hinblick auf das im § 35 Abs 3 EisbG normierte Erfordernis des Überwiegens öffentlicher Interessen auch die mit dem Projekt verbundenen Nachteile). Allerdings kann eine Partei erfolgreich nur solche Nachteile einwenden, durch die sie unmittelbar beeinträchtigt ist. Die geltend gemachten Rechte müssen mit ihrem Eigentum (oder ihrer sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung) untrennbar verbunden und im EisbG als subjektiv-öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sein (vgl das hg Erkenntnis vom 30. Juni 2006, Zl 2002/03/0213).

Gemäß § 35 Abs 3 EisbG sind Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, 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.

Vorauszuschicken ist, dass im Verfahren zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung der Antragsteller durch die Einreichung des Bauentwurfes im Sinne des § 32 EisbG die Trassenführung festlegt. Im Rahmen dieses Antrages hat die Behörde die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen. Eine andere als die beantragte Trassenführung ist nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens (vgl das hg Erkenntnis vom 3. September 2002, Zl 2002/03/0072).

Das Argument der Beschwerdeführer, dem angefochtenen Bescheid fehle die gesetzliche Grundlage, weil in der im Trassenverordnungsverfahren eingereichten Projektbeschreibung die nunmehr bewilligte Bachtrassenverlegung über die Grundstücke der Beschwerdeführer nicht vorgesehen gewesen sei, ist nicht zielführend: Gemäß § 3 Abs 2 HlG ist in der Trassenverordnung der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planungsunterlagen darzustellen ist. Die konkrete Lage der Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und allfälligen für den Bau und den Betrieb erforderlichen Begleitmaßnahmen innerhalb des durch die Trassenverordnung festgelegten Geländestreifens wird hingegen erst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren festgelegt. Dass die nunmehr von der Bachbettverlegung des Bbaches erfassten Grundstücke der Beschwerdeführer nicht in dem durch die Trassenfestlegungsverordnung bestimmten Geländestreifen gelegen seien, wird von den Beschwerdeführern gar nicht vorgebracht; solches ist auch aus den vorgelegten Verwaltungsakten nicht ersichtlich (so führte der Sachverständige für Wasserbau zur diesbezüglichen Einwendung der Beschwerdeführer in der Verhandlung vom 14. Oktober 1999 aus, auch bei der Bachverlegung in der "ursprünglichen Lage" (laut Trassenverordnung) seien die Grundstücke der Beschwerdeführer durch die Trasse des Bbaches benutzt worden; vgl das Verhandlungsprotokoll GZ 299.902/22- II/C/12/99, Seite 173).

Im Rahmen der gemäß § 35 Abs 3 EisbG gebotenen Interessenabwägung können Parteien des eisenbahnrechtlichen Verfahrens geltend machen, dass das in Aussicht genommene Projekt in anderer, für den betroffenen Grundstückseigentümer und Beschwerdeführer weniger nachteiliger Weise ausgeführt werden kann (vgl das zitierte hg Erkenntnis vom 3. September 2002). Ob das Vorbringen der Beschwerdeführer, der Bbach könne derart verlegt werden, dass Grundstücke der Beschwerdeführer entweder gar nicht oder lediglich in geringerem Ausmaß (nur am Rande) betroffen wären, eine derartige (zulässige) Einwendung darstellt, das in Aussicht genommene Projekt in einer anderen Variante durchzuführen, oder (was unzulässig wäre) eine andere Trasse betrifft, kann im Beschwerdefall dahingestellt bleiben:

Die belangte Behörde hat - durch Verweis auf die zum integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärten, die als unbedenklich und schlüssig bewerteten Gutachten der beigezogenen Sachverständigen beinhaltenden Verhandlungsschriften - sich unter anderem die Argumentation des Sachverständigen für Wasserbau zu Eigen gemacht, der ausgeführt hat, eine Verlegung des Bbaches in der dem angefochtenen Bescheid zu Grunde gelegten Art und Weise sei für die Projektsrealisierung erforderlich, weshalb die dagegen dazu erhobenen Einwendungen unberechtigt seien. Dieser Amtssachverständige hat in der mündlichen Verhandlung vom 14. Oktober 1999 zur strittigen Verlegung der Trasse des Bbaches Folgendes ausgeführt:

"Bbach

An der Kreuzungsstelle der neuen HL-Strecke 1 mit dem Bbach liegt die SOK ca. 0,5 m unter der bestehenden Bachsohle, so daß eine Kreuzung an dieser Stelle ohne Düker nicht möglich ist. Aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen scheidet eine derartige Gerinneführung, die auch große Hochwasserabflüsse aufnehmen müßte, aus. Bei der durchgehenden Führung des Gerinnes als Oberflächengewässer bestehen drei Zwangspunkte; die Einmündung in den Bestand (Linienverbesserung K, der Verzug aus dem gerinneaufwärtigen Bestand im Bereich des Ortsanfangs K und eine entsprechende Höhenlage im Bereich der Kreuzung mit der neuen HL-Strecke. Die gewählte Linienführung (inkl. Gefällsverhältnissen und Querschnittsausbildung) stellt das Optimum umfangreicher Planungen dar. Eine Verschiebung des Kreuzungspunktes mit der neuen Teilstrecke nach Westen wäre zwar theoretisch möglich, würde aber die Lauflänge vergrößern und das ohnedies geringe Gefälle weiter reduzieren. Eine Verschiebung nach Osten scheitert an der dann zu niedrigen Höhenlage der Bahntrasse. Bei der Variante der Bachverlegung, die anläßlich der öffentlichen Erörterung zur Erlassung der Trassenverordnung präsentiert wurde, wurde der Bbach weiter gerinneabwärts aus seinem bestehenden Bett ausgeleitet und ca. 200 m parallel zur Trasse geführt, um nach Querung

der Trasse dieselbe Strecke in die entgegengesetzte Richtung zurückzufließen. Diese extrem ungünstige Linienführung hatte ein extrem kleines Gefälle zur Folge, und erforderte die vollkommen glatte Ausbildung des Gerinnequerschnitts: Kanal, senkrechte Ufer, Beton geglättet. Eine derartige Querschnittsausbildung entsprach nicht den Forderungen nach einem naturnahen, ökologisch verträglichen Gerinneausbau. Die einzig verbleibende Variationsmöglichkeit unter Berücksichtigung aller öffentlichen Interessen wie Hochwasserschutz bis zum HQ 100, naturverträglichem Gerinnequerschnitt und Sohlenaufbau liegt in geringen Verschwenkungen zwischen dem Ortsende von K und der Kreuzung mit der neuen HL-Trasse. Auf Wunsch des betroffenen Grundeigentümers wurde dieser Gerinneabschnitt geradlinig ca. senkrecht zur Grundgrenze projektiert. Diese Linienführung verursacht weniger Geländeverbrauch als eine mäandrierende oder schräge Linienführung. Durch die projektierte Gerinneverlegung bzw. Gerinneausbau wird die Hochwassersicherheit der Bahntrasse gesichert; der Mindestabstand von 50 cm zwischen Brücken UK und HW 100 Spiegel wird überall eingehalten. Im Regulierungsbereich wird die Hochwasserabfuhr im Gerinne deutlich verbessert (HQ 100 Abfuhr mit 20 cm Freibord) im Verzugsbereich oberstrom wird der Wasserspiegel im Vergleich zum Bestand gering abgesenkt, so daß auch in diesem Bereich die Hochwassersituation für die Anrainer verbessert wird. Bis auf besonders exponierte Kurvenbereiche und Bereiche von Brücken und Durchlässen konnte bei der gewählten Linienführung eine Niederwasserrinne mit naturnahem Sohlenaufbau - Sand/Schottergemisch - vorgesehen werden. Durch die Konzentration des Abflusses bei NW und MW in dieser 2 m breiten Rinne (nach entsprechender Überformung noch stärker konzentrierter Abfluß) können auch bei Nieder- und Mittelwasser zufriedenstellende Fließgeschwindigkeiten erzielt werden. Bei Mittelwasser großteils 0,3 - 0,5 m/s, bei Niederwasser 0,25 - 0,3 m/s. Im natürlichen Zustand erfolgt der Abfluß im Bbach bei Nieder- und Mittelwasser mit etwas geringerer Geschwindigkeit bzw. geringerer Wassertiefe, da im Bestand die Sohlbreite ca. 3 - 4 m beträgt. Eine Verschlechterung im Hinblick auf die Selbstreinigungskraft des Gewässers findet nicht statt. Qualitative Probleme mit dem Wasser des Bbaches sind bei der geringen Belastung - 3 Einfamilienhäuser im weiteren Oberlauf (mechanisch geklärte Abwasser) - und der nicht verschlechterten hydraulischen Abflußsituation nicht zu erwarten und auch bis dato sind hygienische Probleme (Geruchsbelästigung, übermäßiger Bewuchs) nicht bekannt geworden. In einer detaillierten Berechnung wurden im Projekt die Schleppspannungen bzw. das Grenzkorn ermittelt und darauf aufbauend die Sohl- und Böschungssicherung festgelegt. Diese Angaben sind bei der Realisierung genau einzuhalten. Entsprechend der teilweisen Pflasterung des Gerinnes wird ein ungewünschter Bewuchs zwar reduziert, ist aber nicht auszuschließen und die regelmäßige Entfernung zur Sicherung des Hochwasserabflusses, ebenso wie die Räumung von Verlandungen in einer Auflage vorzusehen. Die Regulierung des Bbaches erfordert einige Verlegungen bzw. Adaptierungen an bestehenden Wasserleitung, Regenwasserkanälen und Abwassersammlern. Diese Projekte sind bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde einzureichen. Die bereits im Projekt enthaltene Empfehlung bezüglich der Kreuzung Wasserleitung mit dem Bbach bei km 0,42 wird als Auflage formuliert; Höhenlage erheben bei kleinerem Abstand als 1,2 m von Rohrleitung und Sohle, Betonummantelung im Kreuzungsbereich vorsehen."

Auf das Wesentliche zusammengefasst hat der Sachverständige also dargestellt, dass die projektierte HL-Strecke 1 das bestehende Bbach-Bett an einer Stelle kreuzen würde, an der wegen der Höhenlage der Schienenoberkante nur ca 0,50 Meter über der bestehenden Bachsohle eine Unterquerung der HL-Strecke durch den Bbach nicht möglich sei; deshalb sei eine Verlegung notwendig. Eine Verlegung der Bbachquerung in östlicher Richtung scheitere an den topographischen Gegebenheiten (zu geringe Höhenlage). Eine (weitere) Verschiebung der Bbachquerung nach Westen sei zwar theoretisch möglich, würde aber die Lauflänge vergrößern und das - ohnehin geringe - Gefälle reduzieren. Als besonders bedeutsam hat der Sachverständige hervorgehoben, dass die seinerzeitige Variante nicht nur eine deutlich längere Bachtrasse mit deshalb geringerem Gefälle und einer schlechteren Hochwasserabfuhr bedingt hätte, sondern wegen der Notwendigkeit einer Ausführung des gesamten Gerinnequerschnittes in Beton dem Gebot eines naturnahen, ökologisch verträglichen Ausbaues widersprechen würde. Der Forderung der Beschwerdeführer nach einem möglichst geringen Flächenverbrauch sei durch die Wahl einer geraden (an Stelle einer mäandrierenden) Linienführung entsprochen worden.

Der Sachverständige und ihm folgend die belangte Behörde sind daher zur Auffassung gelangt, öffentliche Interessen (nämlich der verbesserte Hochwasserschutz und die Notwendigkeit einer möglichst naturnahen Gerinneführung) machten die im angefochtenen Bescheid gewählte Variante der Verlegung des Bbaches notwendig. Diesem Gutachten sind die Beschwerdeführer im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren nicht durch eine auf gleicher fachlicher Ebene stehende Stellungnahme entgegen getreten. Es ist daher die Schlussfolgerung der belangten

Behörde, der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit sei größer als der Nachteil, der den Beschwerdeführern durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst (§ 35 Abs 3 EisbG), nicht als rechtswidrig zu erkennen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich aus dem angefochtenen Bescheid ergibt, dass das beschwerdegegenständliche Projekt einen notwendigen Bestandteil des Ausbaues des HL-Streckenabschnittes Wien-Salzburg darstellt und als Teil des TEN (transeuropäische Netze) Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist. Im angefochtenen Bescheid ist somit das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt und dessen Überwiegen im Hinblick auf entgegenstehende Interessen ausreichend dargelegt worden. Dabei ist die belangte Behörde zutreffend davon ausgegangen, dass sich aus der Beurteilung des gesamten Projektes die bei der Interessenabwägung nach § 35 Abs 3 EisbG zu gewichtenden Vorteile für die Öffentlichkeit ergeben haben.

Die von den Beschwerdeführern vermisste Einigung mit der mitbeteiligten Partei über die geplante Inanspruchnahme der Grundstücke schließlich ist nicht Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Vielmehr hat der Bauwerber einen Anspruch darauf, dass die Baugenehmigung bei Vorliegen aller sonstiger Voraussetzungen mit der Auflage der Erlangung der Verfügungsgewalt über die Grundflächen vor Baubeginn (so wie im vorliegenden Fall erfolgt) erteilt wird (vgl das hg Erkenntnis vom 22. November 2005, Zl 2002/03/0185).

Die von den Beschwerdeführern geltend gemachte Wertminderung ihrer Grundstücke durch die geplante Inanspruchnahme hat die belangte Behörde zutreffend auf den Zivilrechtsweg verwiesen (vgl das hg Erkenntnis vom 16. Oktober 2003, Zl 2001/03/0192).

Die Beschwerde erweist sich daher als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs 1 VwGG abzuweisen war.

Von der Durchführung der von den Beschwerdeführern beantragten mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs 2 Z 6 VwGG Abstand genommen werden.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung BGBl II Nr 333/2003. Kosten für Vorlageaufwand waren nicht zuzusprechen, weil die Verwaltungsakten nur unvollständig vorgelegt wurden (so fehlten insb die Originale der Verhandlungschriften). Das Kostenersatzbegehren der mitbeteiligten Partei für Schriftsatzaufwand war abzuweisen, weil diese nicht durch einen Rechtsanwalt vertreten war.

Wien, am 14. November 2006

Schlagworte

Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtsanspruch Antragsrecht Anfechtungsrecht VwRallg9/2 Organisationsrecht Justiz - Verwaltung Verweisung auf den Zivilrechtsweg VwRallg5/1 Rechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen VwRallg6/4 öffentlicher Verkehr Eisenbahnen Seilbahnen Lifte

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2006:2004030053.X00

Im RIS seit

04.12.2006

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at