

TE Vwgh Erkenntnis 2014/9/24 2012/03/0003

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.09.2014

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;

40/01 Verwaltungsverfahren;

93 Eisenbahn;

Norm

AVG §37;

AVG §45 Abs2;

AVG §46;

AVG §52 Abs1;

AVG §53 Abs1;

AVG §54;

AVG §7;

AVG §8;

EisenbahnG 1957 §10;

EisenbahnG 1957 §20 Abs1;

EisenbahnG 1957 §20 Abs2;

EisenbahnG 1957 §20;

EisenbahnG 1957 §31;

EisenbahnG 1957 §31a;

EisenbahnG 1957 §31e;

EisenbahnG 1957 §31f idF 2006/II/125;

EisenbahnG 1957 §31f Z3 idF 2006/II/125;

EisenbahnG 1957 §31f Z3;

EisenbahnG 1957 §31f;

EisenbahnG 1957 §35 Abs3;

VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der V GmbH in W (vormals K Leasinggesellschaft m.b.H.), vertreten durch Stix Rechtsanwälte Kommandit-Partnerschaft in 1010 Wien, Kärntner Straße 10/5, über den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13. September 2011, ZI BMVIT-220.100/0027-IV/SCH2/2010, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für

die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Haltestelle Sillpark und dem Fischerhäuslweg in Innsbruck (mitbeteiligte Partei: I GmbH in I, vertreten durch Dr. Paul Delazer, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Maximilianstraße 2), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I. Sachverhalt

1. Mit Bescheid vom 2. November 2009 stellte die Tiroler Landesregierung fest, dass für die Errichtung und den Betrieb der genannten Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 durch die mitbeteiligte Partei, wie in der näher genannten Projekteinreichung umschrieben, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 nicht durchzuführen ist.

2. Mit Bescheid vom 28. Juni 2010 erteilte der Landeshauptmann von Tirol (LH) als Eisenbahnbehörde I. Instanz gemäß § 12 Abs 2 Z 2 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60 idF BGBl I Nr 25/2010 (EG), auf Grund des Antrags der mitbeteiligten Partei vom 5. Februar 2010 die folgende eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (Spruchpunkt I. des Bescheides vom 28. Juni 2010):

"...

1. Der ... (mitbeteiligten Partei) wird gemäß §§ 31 und 31f EisbG i.V.m. § 94 des Arbeitnehmerinnenschutzgesetzes - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 für das Projekt 'Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Haltestelle Sillpark und dem Fischerhäuslweg' unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen und der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift vom 18. und 19.5.2010 einschließlich der beigelegten Gutachten sowie unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

2. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

3. Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

4. Es wird festgestellt, dass die ... (mitbeteiligte Partei)

gemäß § 20 EisbG verpflichtet ist, auf ihre Kosten die bestehenden Wege- und Straßenverbindungen, die durch das gegenständliche Bauvorhaben gestört oder unbenützbare werden, wiederherzustellen und projektsgemäß auszuführen. Insbesondere ist sicherzustellen, dass sämtliche Bestandteile der B 171 Tiroler Straße nach Baufertigstellung auf Landesstraßengrund zu liegen kommen. Davon unberührt bleibt das Erfordernis des Ansuchens um Sondergebrauch gemäß § 5 Tiroler Straßengesetz, LGBl. Nr. 13/1989, idF LGBl. Nr. 101/2006. Auf die entsprechende Vereinbarung zwischen dem Land Tirol, Landesstraßenverwaltung und der ...

(mitbeteiligten Partei) vom 24.03.2010 ... wird verwiesen.

Der der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung zugrunde liegende Bauentwurf ergibt sich aus den nachstehenden Unterlagen:

1. ..."

Nach Spruchpunkt II. dieses Bescheides ("Befristung") ist das Bauvorhaben bis zum 31. Dezember 2013 auszuführen und der Betrieb zu eröffnen, widrigenfalls die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen erklärt wird.

Unter Spruchpunkt III. ("Entscheidungen über Einwendungen") wurde ua über die Einwendungen der beschwerdeführenden Partei wie folgt entschieden:

"2. Die Einwendung ... (der beschwerdeführenden Partei), vertreten durch Stix Rechtsanwälte, Kommandit-Partnerschaft ... vom 11.05.2010 wegen offenkundiger Widersprüche und Unvollständigkeiten im Einreichoperat, in Bezug auf das Recht auf Einhaltung der Enteignungsvoraussetzungen wegen einer Grundinanspruchnahme für die Errichtung von nicht dem Eisenbahnverkehr dienenden Anlagen, in Bezug auf die Tatsache, dass der durch den Entfall der Zufahrtsmöglichkeit bedingte Eingriff in das Eigentums- und Benutzungsrecht der Liegenschaft unverhältnismäßig und nicht im öffentlichen Interesse gelegen und nach dem Stand der Technik nicht geboten ist unter gleichzeitiger Geltendmachung einer alternativen Streckenführung wird als unbegründet abgewiesen. Der Einwand betreffend Wertminderung des Gewerbeobjektes wird auf den Zivilrechtsweg verwiesen."

3.1. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid entschied die belangte Behörde über die Berufung der mitbeteiligten Partei gegen den Bescheid des LH vom 28. Juni 2010 auf dem Boden des § 66 Abs 4 AVG wie folgt:

"1. Der Spruchpunkt I, Unterpunkt 1 der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des bekämpften Bescheides wird infolge der Antragsänderung wie folgt geändert:

'1.1 Der ... (mitbeteiligten Partei) wird die

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Verlängerung der Innsbrucker Straßenbahnlinie 3 zwischen der Haltestelle Sillpark und dem Fischerhäuslweg unter Zugrundelegung der durch das Inhaltsverzeichnis, Plannummer 9013/W1-W5/GVZ vom 6. Mai 2011, bezeichneten Entwurfsunterlagen erteilt.'

2. Die in Spruchpunkt I nach dem Unterpunkt 4 im bekämpften Bescheid enthaltene Auflistung der dem Bescheid zu Grunde liegenden Unterlagen entfällt.

3. Im Übrigen wird der bekämpfte Bescheid bestätigt."

3.2. Begründend wurde im Wesentlichen Folgendes festgehalten:

3.2.1. Im Rahmen der Berufungsverhandlung am 10. Februar 2011 habe die beschwerdeführende Partei erklärt, dass durch das Bauvorhaben das Wegenetz (auch) insoweit gestört würde, als die Ein- und Ausfahrt der beschwerdeführenden Partei aufgelassen und nicht wieder hergestellt werden solle, obwohl dies nach den Bestimmungen des EG erforderlich wäre. Eine als zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit vorgesehene Lösung der Q-Verwaltung in Form einer Punktation sei Gegenstand eines Gerichtsverfahrens und gewährleiste damit kein Recht auf Ein- und Ausfahrt. Einer andiskutierten Lösung, bei der die bestehende Ein- und Ausfahrt erhalten bliebe und gleichzeitig sichergestellt würde, dass jeweils nur aus einer der beiden dann nebeneinanderliegenden Ein- und Ausfahrten ausgefahren würde, könne grundsätzlich zugestimmt werden. Die beschwerdeführende Partei habe weiters erklärt, dass der beigezogene Amtssachverständige befangen sei, da dieser für die Landesstraßenverwaltung tätig sei und die betroffenen Liegenschaftsanteile in weiterer Folge in das Eigentum der Landesstraßenverwaltung übergehen sollten.

Bei dieser Verhandlung habe der Amtssachverständige Folgendes

ausgeführt:

"Allgemeines:

Die geplante Straßenbaumaßnahme führt zu einer geordneten Verkehrsorganisation (Sicherstellung der Übersichtlichkeit, Entflechtung der Verkehrsströme) unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowohl des motorisierten als auch des nicht motorisierten Verkehrs.

Es sind alle erforderlichen Elemente (Fahrbahn, Gehsteig, Anlagen für den Öffentlichen Verkehr, Anlagen für den Radverkehr, Schutzstreifen) vorhanden.

Die geplanten Maßnahmen werden aus der Sicht des Gutachters begrüßt und als notwendig erachtet. Die gesamte gegenständliche Planung entspricht den gültigen RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen).

Mittelstreifen:

Im konkreten Fall wurde ein 2,0 m breiter Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrtrichtungen nach Westen und Osten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) projektiert. In der RVS 03.04.12 'Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen' wird ein mit Rasen und Büschen begrünter Mittelstreifen mit einer Breite von mind. 2,0 m Breite empfohlen. Darauf aufbauend wird aus Sicht des Gutachters die Ausführung in gleicher Breite aufgrund der starken

Verkehrsbelastung, der gehäuft auftretenden Konfliktpunkte mit den verschiedenen Verkehrserregern sowie der übergeordneten Durchleitfunktion der B 171 Tiroler Straße auch in diesem Straßenabschnitt begrüßt und aus vorstehend angeführten Gründen als Mindestbreite befürwortet.

Die projektsgemäße Ausführung mit Mittelstreifen (Grünstreifen) ist nicht nur ein grundsätzliches Gestaltungsmerkmal zur optischen Trennung und Erkennbarkeit der verschiedenen Verkehrsflächen des gesamten Abschnittes sondern konkret auch wirtschaftlicher in der Herstellung als eine vorgeschlagene technische Trennung mittels Leitschiene oder Leitwände.

Grundsätzlich dient dieser Mittelstreifen als Trennung der Richtungsfahrbahnen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des MIV. Des weiteren dient er als Überquerungshilfe für Fußgänger sowie als Aufstellfläche für Verkehrszeichen und Beleuchtungsmasten.

Es ist unbestritten, dass eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt.

Straßen müssen nach den Erfahrungen der Praxis und den Erkenntnissen der Wissenschaft so geplant und gebaut werden, dass sie für den Verkehr ohne besondere Gefahr benützt werden können und u.a. im Hinblick auf die bestehenden und die abschätzbaren künftigen Verkehrsbedürfnisse den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entsprechen.

Durch diese gesetzliche Vorgabe sind jedenfalls die letztgültigen RVS als Stand der Technik anzuwenden. Darin ist die Straßenraumgestaltung als ein wesentliches Kriterium angeführt. Dementsprechend ist ein 2,0 m breiter Mittelstreifen als Grünstreifen mit Baumgestaltung als Abgrenzung zwischen den Fahrtrichtungen jedenfalls als zweckmäßig und geboten anzusehen. Der Grünstreifen ist ein notwendiger Teil der Straße. Er bewirkt durch die möglichen Baumpflanzungen eine in diesem Abschnitt erforderliche Aufwertung des Straßenraumes.

Der Mittelstreifen übernimmt mehrere Funktionen. Er dient

-

als Querungshilfe für Fußgänger,

-

als Absicherung der Linksabbiegespur bei der Zufahrt Hangfußstraße,

-

der Verhinderung des Linkseinbiegens aus der Ausfahrt der südlich der B 171 Tiroler Straße gelegenen Liegenschaften,

-

dazu, ein Richtungsgebundenes Zu- und Abfahren von den nördlichen Grundstücken sicherstellen und

-

dazu, die Leistungsfähigkeit der betroffenen Kreuzungsbereiche B171/B174 und B171/Hangfußstraße sicher zu stellen.

Zu den Einwendungen:

Es wurde eingewendet, dass der fahrbahntrennende Mittelstreifen entfallen und durch eine bauliche Trennung ersetzt werden könnte:

Dazu wird aus Sachverständigensicht ausgeführt, dass eine solche bauliche Trennung in Form einer Leitschiene oder einer Leitwand grundsätzlich möglich ist. Eine solche bauliche Trennung muss gemäß RVS 03.04.12 eine Mindestbreite von 1,0 m aufweisen.

Im Bereich der Fußgängerquerungsstellen ist jedenfalls eine Mindestbreite von 2,0 m erforderlich. Zwischen diesen Querungsstellen ist eine Verschmälerung auf eine Mindestbreite von 1,0 m unter gleichzeitiger Errichtung einer baulichen Trennung wie oben angeführt grundsätzlich denkbar, wobei dadurch eine Straßenraumgestaltung mit begrüntem Mittelstreifen bzw. der Gestaltung durch Büsche, Hecken oder Bäume nicht möglich ist.

Zur Ausgestaltung der Zufahrt zur Liegenschaft der ... (beschwerdeführenden Partei):

Grundsätzlich hat die Anbindung von Fahrtrichtung Westen kommend über den geplanten Rechtsabbiegestreifen zu erfolgen. Nach Querung der Eisenbahntrasse sind getrennte Zufahrten zu den

Liegenschaften ... (der beschwerdeführenden Partei) sowie der

östlich angrenzenden Liegenschaft des Einkaufs- und Schulzentrums 'W' grundsätzlich denkbar.

Auch getrennte Ausfahrten aus diesen beiden Liegenschaften erscheinen straßenbau- und verkehrstechnisch möglich, wesentlich ist dabei jedoch die Sicherstellung, dass kein gleichzeitiges Ausfahren und Queren der angrenzenden Gehsteig- und Radwegflächen sowie der Eisenbahntrasse möglich ist. Dazu ist eine signaltechnische Absicherung der Ausfahrten erforderlich.

Für eine konkrete Beurteilung der Zu- und Abfahrtsituation ist die Vorlage von überarbeiteten Planunterlagen erforderlich. Dabei ist auch auf die Auswirkungen für den querenden Fuß- und Radverkehr Bezug zu nehmen."

Die mitbeteiligte Partei habe mit Schreiben vom 7. April 2011 ihren ursprünglichen Antrag dahingehend abgeändert, dass nunmehr die Zufahrt zum Grundstück der beschwerdeführenden Partei erhalten bliebe, die Abfahrt von der Liegenschaft der beschwerdeführenden Partei hingegen künftig über die Nachbarliegenschaft (auf der sich das Schul- und Einkaufszentrum befinde) zu erfolgen hätte. Infolge dieser notwendigen Inanspruchnahme der Nachbarliegenschaft seien das Eigentümerverzeichnis und die Eigentümer dieser Liegenschaft ergänzt worden. Die diesem Antrag entsprechenden Ergänzungsunterlagen seien mit Schreiben vom 6. Mai 2011 vorgelegt worden.

Auf Grund dieser Antragsänderung sei am 7. Juni 2011 eine neuerliche Berufungsverhandlung durchgeführt worden. Zu Verhandlungsbeginn sei von den beschwerdeführenden Parteien eine schriftliche Stellungnahme mit sechs Beilagen vorgelegt worden. In dieser ergänzenden Berufungsausführung habe die beschwerdeführende Partei zum geänderten Antrag dargelegt, dass die vorgenommenen Änderungen nicht der im Rahmen der ersten Berufungsverhandlungen in Aussicht gestellten Lösung entspräche, weil nur die Einfahrt, nicht aber die Ausfahrt am eigenen Grundstück verbleiben würde, was erhebliche Nachteile für die beschwerdeführende Partei hätte. Auch die nunmehr vorgesehene Lösung diene dazu, die Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Zufahrt zum Einkaufszentrum W mit den Zwangsrechten nach dem EG zu Lasten der beschwerdeführenden Partei zu sanieren. Ohne die Errichtung des EKZ W wäre es zu keiner Zerstörung der Verkehrswege zum Grundstück der beschwerdeführenden Partei gekommen. Die vorgesehene Lösung nehme auf die bestehende Nutzungssituation und durch gerichtlichen Vergleich festgelegte Parkplatznutzung im Innenhof der beschwerdeführenden Partei keine Rücksicht. Dementsprechend wäre nach dem vorgelegten verkehrstechnischen Privatgutachten die Abwicklung der Verkehre im Innenhof erheblich beeinträchtigt. Die beschwerdeführende Partei könnte den rechtmäßigen Nutzern des Innenhofes keine Vorgaben über die verkehrliche Nutzung im Sinn einer ladelogistischen Lösung machen. Durch die vorgesehene Verschlechterung der verkehrlichen Anbindung der Liegenschaft der beschwerdeführenden Partei ergäben sich eine schlechtere Vermietbarkeit und damit wirtschaftliche Nachteile.

Der Vertreter der Landesstraßenverwaltung habe angegeben, dass gegen die geänderte Planung keine Einwände bestünden und zwei Ausfahrten mit den Anforderungen an den Straßenverkehr nicht vereinbar seien.

Im Rahmen der zweiten Berufungsverhandlung habe der Amtssachverständige zum geänderten Antragsgegenstand insbesondere

Folgendes ausgeführt:

"...

Die Bestandsituation stellt sich wie folgt dar:

An der Landesstraße B171 Tiroler Straße bestehen im gegenständlichen Bereich derzeit zwei baulich getrennte Zu- und Abfahrten. Die Zu- und Abfahrt zum GSt. 1599/5 KG H weist nur einen Fahrstreifen auf, während die Zu- und Abfahrt zum GSt. 1598/1 KG H östlich davon über zwei Fahrstreifen verfügt. Die jeweiligen Zu- und Abfahrten zur B171 erfolgen ohne Ampelregelungen. Durch die Möglichkeit des gleichzeitigen Ausfahrens aus beiden Liegenschaften zur B171 entsteht eine verkehrstechnisch suboptimale Situation, da die kreuzenden Verkehre negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs haben.

Entlang der gemeinsamen Nord-Süd-Grundstücksgrenze der beiden Liegenschaften ist derzeit eine bauliche Trennung in Form eines Bauzaunes vorhanden. Dadurch ist derzeit nicht die gesamte Innenhoffläche zwischen den Gebäuden

verkehrstechnisch nutzbar. Auf beiden Liegenschaften liegen beengte Verkehrsverhältnisse vor, zumal dort ein erheblicher LKW-Anteil vorhanden ist.

Der Vereinbarung Dipl.-Ing. W - R S samt Lageplan ist zu entnehmen, dass auf dem GSt. 1599/5 bestimmten Mietern zugeordnete Stellplätze und Ladezonen befinden, Teile davon an der Grundstücksgrenze zum GSt. 1598/1 KG H.

Die Wiederherstellung der durch den Bau der Eisenbahn gestörten Verkehrswege hätte auf die beiden angeführten Liegenschaften nachstehende Auswirkungen:

Grundsätzlich ist vorgesehen, zu beiden oben angeführten Liegenschaften jeweils getrennte Zufahrten, ausgehend von einer neuen Rechtsabbiegespur in der B171, zu errichten. Die örtliche Lage der Zufahrten ändert sich gegenüber dem Bestand nicht. Zukünftig ist nur mehr eine gemeinsame Ausfahrt aus beiden Liegenschaften über den östlichen Fahrstreifen auf dem GSt. 1598/1 vorgesehen. Die Ausfahrt aus dem Grundstück 1599/5 soll entfallen. Die gesamte Aus- und Einfahrtsituation wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage geregelt.

Im Vergleich zur jetzigen Situation ergibt sich eine wesentliche Verbesserung für die Verkehrssicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs durch die Bündelung der ausfahrenden Verkehrsströme, durch die Errichtung einer gesonderten Ausfahrtspur in der B171 sowie der Installierung der VLSA (Verkehrslichtsignalanlage).

Vorgesehen ist, den Bauzaun im Innenhof zu entfernen und den Verkehrsteilnehmern des Grundstückes 1599/5 die Möglichkeit einzuräumen, über das Grundstück 1598/1 zur B171 auszufahren.

Beim GSt. 1598/1 KG H ist zu erwarten, dass durch die vorgesehene Inanspruchnahme der Verkehrswege durch den ausfahrenden Verkehr vom Nachbargrundstück 1599/5 keine wesentlichen Verkehrsbehinderungen eintreten werden.

Beim Grundstück 1599/5 tritt insofern eine wesentliche Änderung ein, als die Ausfahrt Richtung Osten verschoben wird, wobei die bestehenden Stellflächen an der Grundstücksgrenze zu berücksichtigen sind. Für die meisten Fahrzeugarten ist die vorgesehene Situation relativ unproblematisch. Die vorgesehene Ausfahrtspur ist für diese ohne größere Verkehrshindernisse erreichbar.

Wie auch den durch die ... (beschwerdeführende Partei)

vorgelegten Schaubildern zu entnehmen ist, kann sich die Ausfahrt für die Fahrzeugart Sattelzug mit einer Länge von 18 m jedoch schwieriger gestalten als bisher. Die am ersten Schaubild ersichtliche Darstellung der nördlichen Umfahrung der Stellplätze hat zur Folge, dass der nördlichste Stellplatz, welcher sich parallel zur Grundstücksgrenze befindet, teilweise überfahren werden muss. Gleichzeitig ergibt sich, dass der Abstand zum Gebäudeeck sehr knapp bemessen ist. Auch kann sich dadurch ergeben, dass in den Innenhof zufahrende Fahrzeuge - insbesondere durch einen ausfahrenden Sattelzug - behindert werden und dies einen Rückstau über die Geh- und Radwegflächen bis hin auf den Gleiskörper zur Folge hat.

In den Schaubildern wird aber nicht dargestellt, dass die Situation wie im Gutachten des Ziviltechnikers Dipl.-Ing. H vom 14. Oktober 2010, Lageplan-Teil 4b, dargestellt, für ausfahrende LKW weiterhin grundsätzlich möglich ist. Diesem Lageplan-Teil 4b ist zu entnehmen, dass eine südliche Umfahrung der PKW-Stellplätze an der Grundstücksgrenze eine alternative Ausfahrtsmöglichkeit darstellt. Die Lösung hat jedoch den Nachteil, dass sich ein Konflikt zwischen ausfahrendem Sattelzug und sich eventuell an der Rampe aufgestellte LKW ergeben kann. Dieser Konflikt ist dadurch lösbar, dass der ausfahrende Sattelzug warten muss, bis der an der Rampe aufgestellte LKW seine Position verlassen hat. Für temporäres Abstellen von an der Rampe aufgestellten LKW sind ausreichend Flächen vorhanden. Es ist zweifellos eine zeitliche Verzögerung damit verbunden, verkehrstechnisch eine Abwicklung aber möglich. Der Vertreter der Berufungswerberin hat ausgeführt, dass zum jetzigen Zeitpunkt mit etwa zwei Sattelzügen pro Tag zu rechnen ist. Eine Behinderung der Zufahrt ist mit dieser Lösung nicht verbunden."

Der Vertreter einer Eigentümerin des Nachbargrundstückes habe ausgeführt, dass eine Dienstbarkeitsvereinbarung mit der beschwerdeführenden Partei aufrecht sei und insbesondere den im Antrag beschriebenen Ein- und Ausfahrtsbereich umfasse. Gegen den geänderten Antrag bestünden daher keine Einwendungen. Die Eigentümer des Nachbargrundstückes seien überdies bereit, jederzeit den Bauzaun zu entfernen und ein einheitliches Niveau der Fahrflächen herzustellen. Die mitbeteiligte Partei habe hiezu erklärt, dass die Herstellung des einheitlichen Niveaus nach den Regeln der RVS entlang der gemeinsamen Grundstücksgrenze der Grundstücke 1599/5 und 1598/1 und die Entfernung des Bauzaunes als Bestandteil der Antragsänderung anzusehen seien.

Zur detailgenauen Situierung der Stauerkennungsschleife habe der verkehrstechnische Amtssachverständige auf die noch kommende Detailplanung für die Verkehrslichtsignalanlage verwiesen. Der Amtssachverständige habe ergänzend ausgeführt, es sei davon auszugehen, dass die Nutzung im Bereich des Grundstückes 1599/6 durch die Zu- und Abfahrten zum EKZ W wie im derzeitigen Zustand auch künftig erfolgen würde. Das Grundstück 1599/6 sei derzeit durch einen Bauzaun nach Osten abgegrenzt und nur für die Liegenschaftseigentümer des Grundstückes 1598/1 nutzbar. Gleichzeitig würden Fahrzeuge aus dem Grundstück 1599/5, insbesondere die Sattelfahrzeuge, ebenfalls über diese Grundstückfläche ausfahren. Hiedurch könnten sich zeitliche Verzögerungen ergeben. Verglichen mit dem derzeitigen Zustand ergebe sich durch die zusätzliche Nutzungsmöglichkeit des Grundstückes 1599/6 durch die Nutzer des Grundstückes 1599/5 eine Entschärfung der derzeit beengten Platzsituation.

Die beschwerdeführende Partei habe festgehalten, dass die Nutzer des Grundstückes 1599/5 schon bisher im ausreichenden Ausmaß das Recht gehabt hätten, das Grundstück 1599/6 zu benutzen. Diesbezüglich werde auf die verbücherte Dienstbarkeit verwiesen. Entgegen der Ausführungen des Amtssachverständigen sollten nunmehr auch die Nutzer des EKZ W diese Fläche in entgegengesetzter Richtung mitbenutzen. Auf Grund der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen hätte bereits ein Mieter die Auflösung des Mietverhältnisses angekündigt.

In rechtlicher Hinsicht wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt: Da vorliegend die Voraussetzungen des § 13 Abs 8 AVG gegeben seien, sei die genannte Antragsänderung im Rahmen des Berufungsverfahrens zulässig. Allen durch die Änderung betroffenen Parteien sei die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Antragsänderung eingeräumt worden. Dem weiteren Verfahren sei daher der durch die Vorlage der Ergänzungsunterlagen geänderte Bauentwurf zugrunde zu legen.

Durch das Vorbringen, der beigezogene Amtssachverständige wäre befangen, weil er für die Landesstraßenverwaltung tätig wäre und die betroffenen Liegenschaftsanteile in weiterer Folge an das Eigentum der Landesstraßenverwaltung übergehen sollten, werde kein Befangenheitsgrund nach § 53 Abs 1 AVG dargetan. Andere für die Befangenheit sprechende Gründe seien nicht genannt worden. Im Hinblick auf § 52 Abs 1 AVG sei daher die Abgabe des Gutachtens durch den Amtssachverständigen geboten gewesen.

Von der beschwerdeführenden Partei sei an den Vertreter der Landesstraßenverwaltung die Frage gerichtet worden, ob die nunmehrige Lösung die von der Grundeigentümerin des Nachbargrundstückes nicht erfüllten Bewilligungsvoraussetzungen für die Zu- und Abfahrt ersetzen bzw sanieren sollte. Diese Frage sei im Rahmen der zweiten Berufungsverhandlung nicht zugelassen worden, weil diese Frage keinen Bezug zum Verhandlungsgegenstand habe und allfällige Privatinteressen der EKZ W keine öffentlichen Interessen nach dem EG bzw des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl Nr 71/1954 (EisbEG), bilden würde. Nach § 43 Abs 2 AVG habe der Verhandlungsleiter über die Beweisanträge zu entscheiden und offenbar unerhebliche Beweisanträge zurückzuweisen. Im vorliegenden Verfahren sei zu beurteilen, ob die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen sei, ob die mit der Errichtung der Eisenbahn verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter notwendig seien und ob die öffentlichen Interessen die widerstreitenden Privatinteressen überwiegen würden. Selbst wenn durch die Baudurchführung in der vorgesehenen Form für die Grundstückseigentümerin ein Vorteil eintreten würde, hätte dies keinen Einfluss auf die von der Behörde vorzunehmende Beurteilung. Zudem sei die Einholung eines Erkundungsbeweises unzulässig.

Der Einwand der beschwerdeführenden Partei, es hätte keine Möglichkeit bestanden, in der Kürze der Zeit zwischen Kundmachung des Antrags und Abschluss der mündlichen Verhandlung einen Sachverständigen mit der Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens zu beauftragen, stehe entgegen, dass hiezu mehr als sechs Wochen zur Verfügung gestanden hätten und der Sachverständige sich in dieser Zeit lediglich mit der Situation der beschwerdeführenden Partei hätte auseinandersetzen müssen. Der beschwerdeführenden Partei wäre es offen gestanden, einen Sachverständigenbeweis auch noch im Berufungsverfahren vorzubringen.

Nicht zielführend sei der Einwand, dass die Untersuchung von Alternativprojekten oder alternativen Streckenführungen unterlassen worden wäre. Der Antragsteller lege im Verwaltungsverfahren die Trassenführung durch die Einreichung des Bauentwurfs fest. Im Rahmen dieses Antrags habe die Behörde die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen. Eine andere als die beantragte Trassenführung sei nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Wenn die Entscheidung über andere Projekte ausgeschlossen sei, seien Ermittlungen über die Genehmigungsfähigkeit anderer Projekte nicht mit dem Gebot des § 39 Abs 2 letzter Satz AVG vereinbar. Es sei weder Aufgabe der Behörde noch einer Partei, Gutachten zu einigen oder gar allen technischen denkbaren alternativen Trassenführungen

einzuholen. Jeder Partei stehe es aber frei, Einwände gegen das beantragte Bauverfahren einzubringen und Ausführungen des beantragten Bauverfahrens darzustellen, bei denen die Nachteile für die Partei nicht bzw nicht im gleichen Ausmaß verwirklicht würden.

Die Kritik, dass im Ermittlungsverfahren lediglich auf die Angaben der Planerin der mitbeteiligten Partei Bezug genommen worden sei, die Beiziehung eines unabhängigen Sachverständigen aber unterblieben sei, sei durch die Befassung des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen im Berufungsverfahren ausgeräumt worden. Die vom Amtssachverständigen im Berufungsverfahren abgegebenen Gutachten seien in sich schlüssig und nachvollziehbar. Das von der beschwerdeführenden Partei vorgelegte Gutachten des Dipl.-Ing. H vom 14. Oktober 2010 habe sich nicht auf den letztgültigen Antrag, sondern auf eine hiervon abweichende Situation bezogen und habe daher nur in einigen Teilen verwertet werden können (so seien die Anlagen im Gutachten des Amtssachverständigen herangezogen worden).

Vorliegend werde auch der Begriff "Eisenbahnanlage" nicht unzutreffend angewendet. Nach § 31f Z 1 EG sei die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrags bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspreche. Eine weitere Voraussetzung nach § 31f Z 3 leg cit sei es, dass eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt würden, oder dass im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektivöffentlicher Rechte einer Partei der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehe. Nachteile des Bauvorhabens könnten für Parteien aber nicht nur durch die Grundinanspruchnahme für Eisenbahnanlagen selbst entstehen. Gemäß § 20 Abs 1 EG habe das Eisenbahnunternehmen Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar würden, nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wieder herzustellen. Nach § 3 Abs 1 EisbEG könne die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn oder an den Bahnhöfen für Zwecke des Eisenbahnbetriebs zu errichtenden Gebäude oder sonstiger Anlagen, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmen obliege, dann zur Unterbringung des beim Bau zu entfernenden Erdmaterials und Schuttes, endlich zur Gewinnung des notwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermaterials erforderlich sei. Das Enteignungsrecht sei somit nicht nur auf Eisenbahnanlagen beschränkt, sondern schließe auch die dem Eisenbahnunternehmen obliegende Wiederherstellung des durch den Eisenbahnbau gestörten Verkehrsanlagen mit ein. Ziel der Bestimmung sei es sicherzustellen, dass die Eisenbahn sowie die erforderlichen Ersatzwege tatsächlich errichtet werden könnten.

Die Grundinanspruchnahmen seien im Sinn der Berücksichtigung der Nachteile des Bauvorhabens erfolgt, nicht aber, um eine spätere allenfalls erforderliche Enteignung vorweg zu nehmen. Gegenstand des Verfahrens sei nämlich die Frage, ob eine Baugenehmigung erteilt werden müsse, nicht ob bestimmte Liegenschaftsteile enteignet würden. Die gegenständlichen Einwendungen seien auch insofern nicht nachvollziehbar, als damit letztlich vorgeworfen werde, dass bei der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nicht nur die der beschwerdeführenden Partei durch Eisenbahnanlagen unmittelbar, sondern auch durch andere Anlagen erwachsende Nachteile zu berücksichtigen seien.

Wenn davon gesprochen werde, dass an der angeführten Stelle bislang kein Radweg bestanden habe und daher keine "Wiederherstellung" vorliege, sondern eine "Neuerrichtung", handle es sich um eine verkürzende Darstellung. Aus dem Sachverständigengutachten ergebe sich, dass die gestörte Verkehrsverbindung unter Berücksichtigung der durch die neu hinzukommende Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper dem Stand der Technik entsprechend so wiederhergestellt werden solle, dass künftig die Verkehrsströme im Interesse der Sicherheit getrennt würden. Ziel der Bestimmungen des § 20 EG sei die Sicherstellung, dass Straßen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört würden, auch nach dem Bau der Eisenbahn die anfallenden Verkehrsströme aufnehmen könnten. Von einer Wiederherstellung des durch den Bau der Eisenbahn gestörten Verkehrsnetzes könne dann nicht gesprochen werden, wenn die Wiederherstellung die durch den Eisenbahnbau geänderten Verkehrsverhältnisse nicht ausreichend berücksichtige oder die Wiederherstellung nicht dem Stand der Technik entspreche. Im vorliegenden Fall trete zu den bisher vorhandenen Flächen für den fließenden Verkehr der zusätzliche Flächenbedarf für den selbständigen Gleiskörper hinzu. Der bisher auf den Fahrbahnen zulässige Radverkehr solle künftig auf eigenen dafür reservierten Flächen abgewickelt werden. Die Ausführungen des Sachverständigen, dass die infolge der Errichtung der Eisenbahntrasse vorgesehene Umgestaltung

der Straße durch Trennung der Verkehrsströme der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie der Flüssigkeit des Verkehrs in diesem Bereich diene, sei nachvollziehbar, die beschwerdeführende Partei sei im Rahmen der Berufungsverhandlung den entsprechenden Ausführungen des Sachverständigen auch nicht entgegengetreten. Die Behauptungen der beschwerdeführenden Partei, dass durch die Neugestaltung des Wegenetzes die Sicherheit auf der öffentlichen Straße beeinträchtigt würde (wodurch allerdings kein subjektiv-öffentliches Recht der beschwerdeführenden Partei berührt würde), habe im Ermittlungsverfahren nicht bestätigt werden können. Es handle sich bei der Errichtung des Radwegs um eine Umgestaltung der bereits bestehenden Straßen im Sinne einer Wiederherstellung unter Berücksichtigung des Stands der Technik und nicht um die Anlegung einer völlig neuen, bislang nicht existierenden Verkehrsverbindung.

Auf die in der Berufung vom 7. Juli 2010 enthaltene Kritik am völligen Wegfall von Ein- und Ausfahrt der Liegenschaft der beschwerdeführenden Partei sei infolge der in weiterer Folge vorgenommenen Antragsänderung nicht weiter einzugehen. Auch beim letztgültigen Antrag sei aber ein Entfall der direkten Ausfahrt aus der Liegenschaft der beschwerdeführenden Partei vorgesehen. Dieser Nachteil sei bei der Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entsprechend zu berücksichtigen.

Zum Hinweis der mitbeteiligten Partei bzw der Eigentümerin des Nachbargrundstückes, dass ohnehin eine Servitutsvereinbarung zur Nutzung des Nachbargrundstückes bestehen würde, auch wenn diese von der beschwerdeführenden Partei bestritten würde, sei Folgendes festzuhalten: Aus der Erklärung der mitbeteiligten Partei gehe klar hervor, dass soweit eine derartige Vereinbarung nicht bestehe, ein derartiges Recht als Maßnahme zur Wiederherstellung des durch den Eisenbahnbau gestörten Wegenetzes angesehen würde, dass die Einräumung dieses Rechtes durch das Eisenbahnunternehmen sicherzustellen sei, und dass die Durchsetzung dieses Rechtes daher erforderlichenfalls im Enteignungsweg erfolgen müsste. Auch habe sich die betroffene Grundeigentümerin des Nachbargrundstückes gegen diese Möglichkeit gar nicht ausgesprochen. Selbst wenn davon auszugehen sei, dass die angesprochene Servitut des Begehens und Befahrens des Nachbargrundstückes nicht bestehe (tatsächlich habe hiezu kein Nachweis - etwa durch einen Grundbuchsauszug - vorgelegt werden können), so sei bei der Beurteilung der Nachteile für die beschwerdeführende Partei doch davon auszugehen, dass die Einräumung dieser Servitut im Sinne der Wiederherstellung des durch den Eisenbahnbau gestörten Verkehrswegenetzes erfolgen könne. Weiters sei davon auszugehen, dass der beschwerdeführenden Partei infolge der vorgesehenen Wiederherstellung des Wegenetzes die Einfahrt wie bisher und die Ausfahrt über das Nachbargrundstück möglich sein werde. Eine Servitut zugunsten des Nachbargrundstückes über die Liegenschaft der beschwerdeführenden Partei sei aber nicht Antragsbestandteil.

Die beschwerdeführende Partei habe in der ergänzenden Berufungsausführung vom 7. Juni 2011 sowie bei der Verhandlung an diesem Tage eingewendet, dass auch mit dieser Lösung für sie erhebliche Nachteile für die Verkehrsabwicklung verbunden seien. Diese Nachteile wären durch das Ermittlungsverfahren auch grundsätzlich bestätigt worden, sie würden im Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 7. Juni 2011 umfassend dargestellt und insbesondere die Verkehrsabwicklung der Fahrten von Sattelzügen betreffen.

Nach Angabe der beschwerdeführenden Partei sei pro Tag aber nur mit etwa zwei derartigen Sattelzügen zu rechnen. Die Verkehrsbehinderung für andere Fahrzeuge sei nach den Ausführungen des verkehrstechnischen Sachverständigen weit weniger problematisch. Insgesamt weise das Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen nachvollziehbar nach, dass die Abwicklung der Verkehre auch unter den geänderten Umständen grundsätzlich möglich sein werde.

Stelle man all diese Nachteile für die beschwerdeführende Partei (insbesondere die Grundinanspruchnahme im straßenseitigen Teil der Liegenschaft und Änderung der Verkehrssituation infolge der Ausfahrt über das Nachbargrundstück) den Vorteilen für die Öffentlichkeit durch die Errichtung der Eisenbahn (insbesondere die verbesserte Verkehrsversorgung durch Errichtung einer elektrisch angetriebenen Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper, die Steigerung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch Entflechtung der Verkehrsströme) gegenüber, so komme man zum Ergebnis, dass die Vorteile für die Öffentlichkeit deutlich überwiegen würden.

Die hinsichtlich der Wiederherstellung des durch den Eisenbahnbau gestörten Verkehrsnetzes für die mitbeteiligte Partei anfallenden Pflichten seien im Spruch des bekämpften Bescheides ausdrücklich festgelegt (vgl Spruchpunkt I., Punkte 3 und 4), die durch den angefochtenen Bescheid nicht abgeändert würden. Der Umfang der einzuräumenden Servitut sei hinreichend durch die ausdrückliche Erklärung der mitbeteiligten Partei abgegrenzt, dass die Herstellung

des einheitlichen Niveaus nach den Regeln der RVS entlang der gemeinsamen Grundstücksgrenze der Grundstücke 1599/5 und 1598/1 und die Entfernung des Bauzaunes als Bestandteil der Antragsänderung anzusehen seien.

Da sohin auch unter Berücksichtigung aller von der beschwerdeführenden Partei vorgebrachten Nachteile sämtliche Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vorlägen, sei diese Genehmigung zu erteilen bzw. der dagegen erhobenen Berufung nicht zu folgen.

II. Beschwerdeverfahren

1. Gegen diesen Bescheid richtete die beschwerdeführende Partei (die nach Ausweis eines vorgelegten Auszuges aus dem Firmenbuch lediglich ihren Namen und ihre Adresse änderte) zunächst eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, der diese gemäß Art 144 Abs 3 B-VG nach Ablehnung ihrer Behandlung dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung abtrat (vgl. den Beschluss vom 28. November 2011, B 1231/11-3).

2. Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof begehrte die beschwerdeführende Partei die Aufhebung des bekämpften Bescheides wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde, in eventu wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Unter der Überschrift "Beschwer" erachtet sich die beschwerdeführende Partei durch das angefochtene Berufungserkenntnis in ihrem subjektiven Recht auf Einhaltung der Enteignungsvoraussetzungen verletzt. Weiters erachtet sie sich in ihrem subjektiven öffentlichen Recht auf Nichterteilung der Bewilligung des zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eingereichten Projektes (verletzt), da es keine Eisenbahnanlage im Sinne des § 10 EISbG betreffe (VwGH vom 17. Dezember 2007, 2006/03/0116). Zudem erachtet sich diese in ihrem Recht auf ein gesetzmäßiges Verfahren vor der zuständigen Behörde verletzt.

3. Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Die mitbeteiligte Partei erstattete ebenfalls eine Gegenschrift, in der sie sich gegen die Beschwerde wendet.

III. Rechtslage

Die im vorliegenden Fall relevanten Bestimmungen des EG lauten (auszugsweise):

"Eisenbahnanlagen

§ 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur ist nicht erforderlich."

"Enteignungsrecht

§ 18b. Das Eisenbahnunternehmen hat das Enteignungsrecht nach Maßgabe des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954."

"Verkehrsanlagen, Wasserläufe

§ 20. (1) Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf seine Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen. Die Anlagen und Wasserläufe sind von dem bisher hiezu Verpflichteten zu erhalten und zu erneuern. Den Teil, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Für Bauten, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch die der künftigen Erhaltung und Erneuerung zu tragen. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(2) Wiederhergestellte Verkehrsanlagen und Wasserläufe sind den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung gemäß Abs. 1 Verpflichteten förmlich zu übergeben. Wird die Übernahme verweigert, so entscheidet die Behörde nach Maßgabe des Abs. 1, in welchem Umfang die Übernahme sowie die künftige Erhaltung und Erneuerung zu erfolgen hat."

"Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. ..."

"Parteien

§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind 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 oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Bauausführungsfrist

§ 31g. In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und im Falle seiner Ausführung in Betrieb zu nehmen 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."

IV. Erwägungen

1. Der Verwaltungsgerichtshof hat schon ausgesprochen, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nicht von einer behördlichen Entscheidung betreffend die Übernahme und künftige Erhaltung einer Erneuerung an einer Weganlage abhängig ist; § 20 Abs 2 EG verlangt nämlich erst für den Fall, dass darüber keine Vereinbarung besteht und die Übernahme einer wieder hergestellten Verkehrsanlage verweigert wird, eine diesbezügliche behördliche Entscheidung (vgl. insofern einschlägig, VwGH vom 14. November 2001, 99/03/0378). Daraus - sowie aus dem letzten Satz des Abs 1 des § 20 EG - lässt sich ableiten, dass für die Fälle der Wiederherstellung von

Verkehrsanlagen und Wasserläufen vorrangig eine Vereinbarung und somit eine privatrechtliche Einigung anzustreben ist (vgl idS Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz2, 2011, S 366). Der Verwaltungsgerichtshof hat ferner festgehalten, dass es sich bei der in § 20 Abs 1 EG enthaltenen Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens um eine solche handelt, die vom Bau der Eisenbahn abhängig gemacht ist, sohin um eine Folge, welche nur dann eintritt, wenn das Eisenbahnunternehmen von der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung Gebrauch macht; in diesem Fall treten die in der Baugenehmigung diesbezüglich enthaltenen Verpflichtungen ein (vgl idS VwGH vom 24. Februar 1986, 86/10/0017 (VwSlg 12.049 A/1986)).

Insofern konnte im vorliegenden Baugenehmigungsbescheid auch auf die entsprechende Vereinbarung zwischen der mitbeteiligten Partei und dem Land Tirol Bezug genommen werden (vgl den letzten Satz des Spruchpunktes I.4. des von der belangten Behörde bestätigten Erstbescheides). Weiters kann es nicht als rechtswidrig angesehen werden, wenn in dem eben genannten Spruchpunkt auf die Verpflichtung der mitbeteiligten Partei gemäß § 20 EG hingewiesen und dabei festgehalten wurde, dass sämtliche Bestandteile der B 171 Tiroler Straße nach Baufertigstellung auf Landesstraßengrund zu liegen kommen sollen, zumal es vorliegend eben um die Wiederherstellung der besagten Straßenbestandteile geht. Dass nach § 20 EG die Verpflichtung zur Wiederherstellung eine Anpassung der Wiederherstellungsmaßnahmen an die der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechenden Bauausführung der Eisenbahn einschließt, lässt sich aus dem vorletzten Satz des Abs 1 dieser gesetzlichen Bestimmung ableiten, der eine Regelung für früher - das heißt vor dem Eisenbahnbau - nicht vorhandene Bauten enthält. Damit erweist sich auch der Beschwerdehinweis als nicht zielführend, dass die Wiederherstellung einen (behauptetermaßen) bisher nicht existierenden Radweg betreffe, der nunmehr erstmalig hergestellt werden solle und die Wiederherstellung damit nicht (nur) die bestehenden, sondern auch andere Verkehrsanlagen umfasse.

2. Entgegen der Beschwerde lässt sich weder aus dem eben genannten Spruchpunkt I.4. des erstinstanzlichen Bescheides noch aus dem angefochtenen Bescheid im Zusammenhalt mit übrigen im erstinstanzlichen Bescheid getroffenen Absprüchen ableiten, dass die belangte Behörde über die wiederherzustellenden Straßenteile als Eisenbahnanlage idS § 10 EG abgesprochen hätte. Der Verwaltungsgerichtshof hat zu § 10 EG bereits wiederholt ausgesprochen, dass Eisenbahnanlagen Einrichtungen sind, die mit dem Eisenbahnbetrieb oder dem Eisenbahnverkehr in einem solchen Zusammenhang stehen, dass ohne sie ein geordneter Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht möglich ist; aus der Rechtsprechung ergibt sich auch, dass für die Qualifikation einer Anlage als Eisenbahnanlage idS § 10 EG ihre Zweckbestimmung (Widmung für Zwecke des Eisenbahnbetriebes oder -verkehrs) entscheidend ist (vgl etwa VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160 ua, mwH). An einer solchen Zweckwidmung fehlt es aber bei wieder herzustellenden Straßenteilen bzw Verkehrsanlagen, welche nicht unmittelbar dem Zweck des Eisenbahnbetriebes oder -verkehrs gewidmet sind und insofern nicht unmittelbar dazu dienen, den Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr aufzunehmen bzw diesen aufrecht zu erhalten.

3. Anders als die Beschwerde meint, hat die belangte Behörde auch keine Zuständigkeit nach dem Tiroler Straßengesetz zur Erteilung einer Bewilligung betreffend den Neubau bzw einer baulichen Änderung einer Straße in Anspruch genommen. Sollte eine derartige Bewilligung tatsächlich erforderlich sein, zielt der bekämpfte Bescheid nicht darauf ab, eine solche zu erteilen, vielmehr wird unter dem genannten Spruchpunkt I.4. ohnehin auf ein nach diesem Landesgesetz erforderliches Ansuchen (um Sondergebrauch) hingewiesen. Die vorliegende eisenbahnbaurechtliche Bewilligung vermag eine nach Tiroler Landesrecht erforderliche straßenrechtliche Bewilligung nicht zu ersetzen, die bei Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung anzuwendenden eisenbahnrechtlichen Vorschriften sehen im Übrigen die Anwendung einer landesgesetzlichen Vorschrift nicht vor (vgl VwGH vom 14. November 2001, 99/03/0378). Die geltend gemachte Rechtswidrigkeit des bekämpften Bescheides wegen Unzuständigkeit der belangten Behörde liegt nicht vor.

4. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs entspricht die Regelung der in § 31f Z 3 EG normierten Vorgaben bezüglich der Interessenabwägung inhaltlich im Wesentlichen derjenigen, die vor der Novellierung des EG durch BGBl I Nr 125/2006 in § 35 Abs 3 EG enthalten war, weshalb sich der Verwaltungsgerichtshof grundsätzlich nicht veranlasst sieht, von seiner zu § 35 EG idF vor der genannten Novelle ergangenen Judikatur abzugehen (vgl VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/016

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at