jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2014/12/17 2012/03/0156

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.12.2014

Index

L37153 Anliegerbeitrag Aufschließungsbeitrag Interessentenbeitrag Niederösterreich;
L82003 Bauordnung Niederösterreich;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
40/01 Verwaltungsverfahren;
90/01 Straßenverkehrsordnung;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §38;
AVG §8;
BauO NÖ 1996 §1 Abs2 idF 8200-15;
B-VG Art10 Abs1 Z9;
B-VG Art131 Abs1 Z1;
B-VG Art15;
EisenbahnG 1957 §1 Z1 lita;
EisenbahnG 1957 §1 Z1 litb;
EisenbahnG 1957 §1 Z2;
EisenbahnG 1957 §1;
EisenbahnG 1957 §11 litb;
EisenbahnG 1957 §11;
EisenbahnG 1957 §4 Abs1 Z1;
EisenbahnG 1957 §4;
EisenbahnG 1957 §42 Abs1;
EisenbahnG 1957 §42 Abs2;
EisenbahnG 1957 §44;
EisenbahnG 1957 §5 Abs1;
EisenbahnG 1957 §5;
StVO 1960 §28 Abs1;
StVO 1960 §28 Abs2;
VwRallg;

Beachte

Serie (erledigt im gleichen Sinn):2012/03/0163 E 17. Dezember 2014 2012/03/0157 E 17. Dezember 2014

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 Mag. Pichler, über die Beschwerde der Marktgemeinde G, vertreten durch Dr. Friedrich Valzachi, Rechtsanwalt in 1120 Wien, Oswaldgasse 2/top 13-14, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 21. Mai 2012, Zl BMVIT-220.101/0006-IV/SCH2/2011, betreffend Feststellung einer Eisenbahnstrecke als Nebenbahn (mitbeteiligte Partei: W AG in W, vertreten durch Dr. Friedrich Schulz, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Stock im Eisen-Platz 3/3/29), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 572,33 sowie der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I. Sachverhalt und Verfahrensgang

A. Angefochtene Entscheidung

1. Mit dem angefochtenen Bescheid stellte die belangte Behörde über Antrag des Landeshauptmanns von Niederösterreich vom 15. September 2011 fest, dass die Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei von Wien/Matzleinsdorferplatz nach Baden/Josefsplatz im Bereich der Fgasse zwischen den Straßen A (Beginn) und der Sgasse (Ende) in der Marktgemeinde G eine öffentliche Eisenbahn ist, und zwar eine Nebenbahn gemäß § 1 Abs 1 lit b des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60 (EisbG). Die belangte Behörde stützte sich dabei auch auf §§ 1 Z 1 lit b, 1a, 4 und 5 EisbG sowie auf §§ 14, 15 und 16 leg cit. 2. Begründend wurde im Wesentlichen Folgendes festgehalten:

2.1. Im vorliegenden Antrag auf Feststellung der Qualifizierung der Eisenbahn in der Fgasse in G als Nebenbahn oder Straßenbahn habe der Landeshauptmann ausgeführt, dass bei diesem derzeit drei Anträge auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung von Lichtzeichenanlagen bei Kreuzungen von Gemeindestraßen mit der Fgasse bzw der Eisenbahn auf der Fgasse anhängig seien, wobei die Entscheidung hierüber auch maßgeblich von der Entscheidung der Vorfrage abhänge, ob es sich bei der Eisenbahn in der Fgasse um eine Nebenbahn oder um eine Straßenbahn handle. Da die Anwendbarkeit der Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO 2003), der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung 2003 (EisbBBV) bzw der Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO) in diesen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren von der Frage abhänge, ob die in Rede stehende Eisenbahn als Nebenbahn im Sinn des § 4 Abs 2 EisbG oder als Straßenbahn im Sinn des § 5 EisbG einzustufen sei, und dies ferner für die Anwendbarkeit des § 13 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 auf diese Eisenbahnstrecke bedeutsam sei, stelle diese Frage eine für die Entscheidung des Landeshauptmanns in den bei diesem anhängigen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren wesentliche Vorfrage dar. Damit sei die belangte Behörde gemäß § 11 lit b EisbG zur Entscheidung über diese Vorfrage zuständig.

2.2. Nach einer Übersicht über die für die in Rede stehende Eisenbahnstrecke von 1885 bis 1889 ausgestellten Konzessionsurkunden (die zuletzt ausgestellte sah eine Konzessionsdauer bis zum 10. März 1975 vor) und deren weiteres Schicksal hielt die Behörde (zusammenfassend) fest, dass sie auf Grund dieser Rechtsakte, aus denen sich der derzeitige Konzessionsbestand der mitbeteiligten Partei für die Eisenbahnstrecke von Wien/Matzleinsdorferplatz bis Baden/Josefsplatz ergebe, zum Ergebnis komme, dass bereits anlässlich der erstmaligen ("historischen") Konzessionserteilung davon ausgegangen worden sei, dass es sich bei der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke um keine Straßenbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes handle. Auf Grund des Wortlauts dieser Konzessionsurkunden sei die Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei von Wien nach Leesdorf nicht (und somit auch nicht im vorfragengegenständlichen Bereich der Fgasse in der Marktgemeinde

G) als "Straßenbahn" errichtet worden. Die im bekämpften Bescheid

aufgelisteten Bescheide, mit denen die der mitbeteiligten Partei erteilte und erweiterte bzw übertragene Konzession mehrmals (zuletzt bis 31. Dezember 2023) verlängert worden sei, sprächen von einer Verlängerung der Konzession für

die "Lokalbahnlinie Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz" der mitbeteiligten Partei und nicht von einer "Straßenbahnlinie". Weiters ergebe sich aus dem im bekämpften Bescheid dargestellten Konzessionsbestand, dass sich die der mitbeteiligten Partei erteilte Konzession auf den gesamten Streckenbereich erstrecke und daher die vorfragengegenständliche Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz bis Baden/Josefsplatz als Einheit zu betrachten sei.

2.3. Unabhängig von diesen Überlegungen sei festzuhalten, dass § 14 Abs 1 EisbG hinsichtlich der Erfordernisse einer Konzession die Unterscheidung treffe, ob es sich bei der Konzession um die Berechtigung "zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen" handle oder um eine Berechtigung "zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen". Aus den vorliegenden Konzessionen und einer näher genannten Niederschrift betreffend eine eisenbahnbehördliche Überprüfung der W (Strecke Wien - Baden) vom 12. bis zum 14. Mai 1981 ergebe sich, dass für die gegenständliche Eisenbahnstrecke zum einen über eine Abzweigung der mitbeteiligten Partei in km 4,208 von der in Rede stehenden Strecke nördlich des Personenbahnhofs I (zwischen den Haltestellen GGasse und S) eine Verbindung mit der Schieneninfrastruktur der Ö AG in W bestehe, und zwar zur sogenannten "Donauländebahn" und von hier aus weiter über die sogenannte "Verbindungsbahn" nach Wien Maxing bzw über die sogenannte "Pottendorfer Linie" nach Wien Matzleinsdorf. Zum anderen bestehe über die Abzweigung der mitbeteiligten Partei in km 22,377 der in Rede stehenden Strecke bei T eine weitere Verbindung mit der Schieneninfrastruktur der Ö AG, und zwar mit der sogenannten "(Inneren) Aspangbahn" in Traiskirchen Aspangbahn.

Fest stehe auch, dass die genannten Strecken der Ö AG, von denen aus die genannten Verbindungen mit der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke bestünden, Hauptbahnen bzw Nebenbahnen iSd § 4 EisbG seien. So erfolgten die Verbindungen über die sogenannte "Donauländebahn" (ÖBB-Strecke Wien Maxing - Hafen Freudenau) und von hier aus weiter über die sogenannte "Verbindungsbahn" (ÖBB-Strecke Wien Hütteldorf - Wien Maxing) nach Wien Hütteldorf zur sogenannten "Westbahn" (ÖBB-Strecke Wien - Salzburg) über Hauptbahnen iSd § 4 Abs 1 leg cit. Weiters erfolgten die Verknüpfungen über die sogenannte "Donauländebahn" und über die sogenannte "Pottendorfer Linie" (ÖBB-Strecke Wien - Pottendorf - Wiener Neustadt) mit Wien Matzleinsdorf zur sogenannten "Südbahn" (ÖBB-Strecke Wien Süd - Spielfeld/Straß) ebenfalls über Hauptbahnen. Die Verbindung in Traiskirchen Aspangbahn liege auf der ÖBB-Strecke Wien Zvbf. - Felixdorf ("Innere Aspangbahn"), die eine Nebenbahn iSd § 4 Abs 2 leg cit sei.

Gemäß § 1a EisbG seien Haupt- und Nebenbahnen dann vernetzt, wenn "über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann".

Bereits seit Bestehen der genannten Verbindungen ("Vernetzungen" iSd § 1a EisbG) würde regelmäßig Eisenbahnverkehr (Übergang von Schienenfahrzeugen), insbesondere die Übergabe bzw Übernahme von Güterwagen, von der Schieneninfrastruktur der mitbeteiligten Partei auf die Schieneninfrastruktur der Ö AG und umgekehrt abgewickelt, derzeit würde dies regelmäßig über die Verbindung der in Rede stehenden Strecke bei T mit der sogenannten "(Inneren) Aspangbahn" in Traiskirchen Aspangbahn der Ö AG stattfinden. Zwar sei nach einer Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 12. März 2012 eine Güterwagenbeistellung in Wien Matzleinsdorf derzeit nicht möglich, dies liege jedoch lediglich in im Bereich der Ö AG gelegenen organisatorischen Gründen auf Grund der im Rahmen der Bauarbeiten für den neuen Traktionsstandort der Ö AG erfolgten Umorganisation des regionalen Güterverkehrs im Februar 2008, weswegen sich dadurch aus der grundsätzlichen Möglichkeit der Abwicklung eines technisch ungehinderten Eisenbahnbetriebs zwischen den beiden Infrastrukturen keine Änderung ergebe. Festzuhalten sei weiters, dass über die in Rede stehende Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei auch die Verbindung zahlreicher Anschlussbahnen, vor allem im Bereich des Industriezentrums Niederösterreich Süd, erfolge. Verbindungen zur Infrastruktur der Ö AG bestünden im Bereich der Bahnhöfe T Lokalbahn und I Lokalbahn.

Festzustellen sei ferner, dass der Betrieb der Strecke Wien - Baden der mitbeteiligten Partei nach wie vor hinsichtlich des Personenverkehrs mit elektrischer Kraft und hinsichtlich des Güterverkehrs im Dieselbetrieb erfolge. Mit einem Bescheid der belangten Behörde aus dem Jahr 1987 sei der mitbeteiligten Partei die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Erhöhung der Achslast auf 22,5 t für die Teilstrecke Wien/Philadelphiabrücke - Leesdorf (unter Einhaltung bestimmter Höchstgeschwindigkeiten von Güterzügen) erteilt worden. Nach dem diesem Bescheid zugrunde liegenden "Schema über die Achslaststrecke mit Anschlussgleise" vom August 1985 sei für die Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz hinsichtlich der zulässigen Achslast auf bestimmten Teilstrecken somit

von folgender Situation auszugehen:

-

Wien Oper - Wien Matzleinsdorferplatz (km 0,000):

-

Strecke der WVB

-

Wien Matzleinsdorferplatz (km 0,000) - Wien Philadelphiabrücke (km 2,403):

-

Strecke der WVB bzw. Strecke mit 12 t Achslast

-

Wien Philadelphiabrücke (km 2,403) - Abzweigung Verbindung nach Wien Matzleinsdorf (km 4,208) - Inzersdorf Personenbahnhof (km 5,240) - Vösendorf Siebenhirten - Wiener Neudorf (km 12,739) - G Lokalbahnhof (km 17,205) - Abzweigung Verbindung nach Traiskirchen Aspangbahn (km 22,377) - Leesdorf (km 25,300):

-

Strecke mit 22,5 t Achslast

-

Leesdorf (km 25,300) - Baden Josefsplatz (km 27,070):

-

Strecke mit 12 t Achslast

Bereits aus dem Blickpunkt des § 14 Abs 1 EisbG folge somit, dass es sich bei der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei weder um eine Straßenbahn noch um eine nicht vernetzte Nebenbahn iSd § 14 Abs 1 Z 1 leg cit handeln könne, sondern vielmehr um eine vernetzte Nebenbahn nach § 14 Abs 1 Z 2 EisbG. Auf Grund der gegebenen Übergangsmöglichkeiten von Schienenfahrzeugen von der Schieneninfrastruktur der mitbeteiligten Partei auf die Schieneninfrastruktur der Ö AG und umgekehrt in Wien Matzleinsdorf und in Traiskirchen Aspangbahn liege eine Vernetzung der genannten Eisenbahninfrastrukturen im Sinne des § 1a EisbG in den genannten Punkten vor. § 14 EisbG sehe aber die Möglichkeit einer Vernetzung von Straßenbahnen nicht vor.

Gemäß § 14 Abs 1 EisbG umfasse die Konzession für Straßenbahnen und nicht vernetzte Nebenbahnen sowohl den Bau und Betrieb als auch die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen auf diesen. Die Konzession für Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen umfasse hingegen lediglich deren Bau und Betrieb. Die Bestimmung des § 14 EisbG sei im Zusammenhang mit den §§ 15 und 16 leg cit betreffend die Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung oder der Verkehrskonzession für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen zu lesen. Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen (somit insbesondere für die Durchführung von Personen- und Güterverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, nicht aber auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen) sei somit eine Verkehrsgenehmigung oder eine Verkehrskonzession erforderlich. Demgemäß sei der mitbeteiligten Partei mit Bescheid vom 28. September 1999 erstmals eine eisenbahnrechtliche Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 17 Abs 2a EisbG in der damals geltenden Fassung für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen im Bereich des Personen- und Güterverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen in Österreich mit Normal- und Schmalspurbetrieb verliehen worden. Für die Inanspruchnahme von Zugangsrechten in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den EWR sei der mitbeteiligten Partei mit Bescheid der belangten Behörde vom 8. Oktober 2003 die eisenbahnrechtliche Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Europakonzession) gemäß § 17a EisbG in der damals geltenden Fassung für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen im Personen- und Güterverkehr verliehen worden. Diese Konzessionen seien mit

Bescheid der belangten Behörde vom 10. Mai 2005 in die eisenbahnrechtliche Verkehrsgenehmigung für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr und im Güterverkehr gemäß § 14 Abs 5 EisbG iVm den Übergangsbestimmungen des § 133 Abs 6 und 7 leg cit in die damals geltende Fassung übergeführt worden.

2.4. Auch unter Zugrundelegung der Begriffsbestimmungen der §§ 4 und 5 EisbG ergebe sich, dass es sich bei der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke im Bereich der Fgasse zwischen den Straßen A (Beginn) und der Sgasse (Ende) in der Marktgemeinde G um eine Nebenbahn iSd § 1 Z 1 lit b EisbG handle. Fest stehe, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um keine Hauptbahn nach § 4 EisbG handle, zumal diese Strecke bislang weder durch eine Verordnung der Bundesregierung (Hochleistungsstrecken-Verordnung) auf Grundlage des § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes (HlG) zur Hochleistungsstrecke noch durch eine auf Grund des § 4 Abs 1 Z 2 EisbG erlassene Verordnung der belangten Behörde ("Hauptbahnverordnung") zur Hauptbahn erklärt worden sei.

Ferner sei bereits zum Zeitpunkt der erstmaligen Konzessionserteilung die für die gegenständliche Strecke erteilte (mehrfach erweiterte) Konzession ausdrücklich nicht für eine "Straßenbahn", sondern vielmehr für eine "Lokalbahn" erteilt worden. Zudem sehe § 1a EisbG die Möglichkeit einer Vernetzung lediglich für Haupt- und Nebenbahnen, nicht aber bezüglich Straßenbahnen vor, weshalb dann, wenn eine bestimmte Eisenbahnstrecke vernetzt sei, diese Eisenbahnstrecke jedenfalls keine Straßenbahn darstellen könne. Wie festgehalten sei die in Rede stehende Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei als vernetzt gemäß § 1a EisbG anzusehen. Vor diesem Hintergrund handle es sich somit auch mit Blick auf die bestehende Vernetzung dieser Eisenbahnstrecke nicht um eine Straßenbahn gemäß § 5 Abs 1 und 2 EisbG.

2.5. Auch unter isolierter Betrachtung der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei bzw des genannten Bereiches in der Fgasse aus dem Blickwinkel des § 5 EisbG komme man nicht zum Ergebnis, dass diese eine Straßenbahn darstellten.

Zunächst sei die der mitbeteiligten Partei erteilte Konzession für den gesamten Streckenbereich von Wien/Matzleinsdorferplatz bis Baden/Josefsplatz erteilt worden und diese Strecke daher als Einheit zu betrachten. Ferner stehe fest, dass es sich bei der Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz jedenfalls nicht um eine Ortsstraßenbahn nach § 5 Abs 1 EisbG handeln könne. Die Streckenführung dieser Eisenbahn ("Schienenbahn" iSd § 5 leg cit) erstrecke sich über zahlreiche benachbarte Orte. Diese seien gemäß der erteilten (historischen) und noch derzeit in Geltung stehenden Konzession Folgende:

Untermeidling - Inzersdorf am Wienerberge - Neu Erlaa - Siebenhirten - Wiener Neudorf - G - Leesdorf - Baden.

Zu dieser Aufzählung sei zu berücksichtigen, dass der in der Konzession genannte Ort "Untermeidling" zum Zeitpunkt der Konzessionserteilung noch vor seiner Eingemeindung nach Wien zu Ende des 19. Jahrhunderts eine selbständige Gemeinde ("Ort") gewesen sei. Auch die in der Konzession genannten "Orte" Inzersdorf am Wienerberge, Neu Erlaa und Siebenhirten seien zum Zeitpunkt der Konzessionserteilung vor deren Eingemeindung als Teile der Stadt Wien ebenfalls noch selbständige Gemeinden gewesen. Die Marktgemeinde Wiener Neudorf und die Marktgemeinde G seien auch heute noch selbständige Gemeinden ("Orte"), wohingegen Leesdorf als Katastralgemeinde ein Teil des Ortes Stadt Baden sei.

Die räumliche Abgrenzung der verschiedenen benachbarten Orte sei auf Grund der Stadtentwicklung seit der Konzessionserteilung teilweise nicht mehr so leicht nachvollziehbar wie zum Zeitpunkt der Konzessionserteilung selbst. Dies ändere aber nichts daran, dass es sich (mit der genannten Ausnahme Untermeidling, Inzersdorf am Wienerberge, Neu Erlaa, Siebenhierten und Leesdorf) auch heute noch um verschiedene "Orte" handle, wobei der Begriff "Ort" im Sinn des § 5 EisbG als "Gemeinde" verstanden werde. Aber auch unter der Annahme, dass sich der Begriff "Ort" des § 5 leg cit mit dem Begriff "Ortsgebiet" des § 2 Abs 1 Z 15 StVO 1960 (das sei das Straßennetz innerhalb der Hinweiszeichen "Ortstafel" und "Ortsende") decke, komme man zu keinem anderen Ergebnis. Zudem verbinde die in Rede stehende Eisenbahnstrecke nicht nur zahlreiche benachbarte "Orte", sondern seit November 1920 zudem auch zwei Bundesländer.

Zu prüfen sei ferner, ob die in Rede stehende Eisenbahnstrecke, obwohl sich deren Streckenführung über zahlreiche benachbarte Orte erstrecke, dennoch als Straßenbahn gelten könne, weil "sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen" entspräche (vgl § 5 Abs 2 EisbG).

Aus der schon angesprochenen Niederschrift betreffend die eisenbahnbehördliche Überprüfung aus dem Jahr 1981 ergebe es sich, dass sich die Gleisanlagen der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke, ausgenommen die im Stadtgebiet von Wien mitbenützten Strecken der L GesmbH & Co KG (die zudem im Bereich Wien Oper - Abzweigung Siebertgasse keinen Gegenstand der der mitbeteiligten Partei erteilten Konzession, sondern einer "Mitbenützung" der Strecken der L darstellten), im Eigentum der mitbeteiligten Partei befänden. Damit stehe fest, dass es sich bei der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke jedenfalls um keine überörtliche straßenunabhängige Straßenbahn gemäß § 5 Abs 2 iVm § 5 Abs 1 Z 2 EisbG handeln könne, weil die in Rede stehende Strecke Wien - Baden der mitbeteiligten Partei die in dieser Bestimmung enthaltenen Anforderung, wonach die auf diese Strecke verkehrenden Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren müssten, nicht erfülle. Die auf den Gleisanlagen der mitbeteiligten Partei nach der Konzession verkehrenden Schienenfahrzeuge verkehrten auch auf öffentlichem Straßengrund, und zwar in der Stadt Wien im Wesentlichen im Bereich von der Abzweigung Siebertgasse bis zur Abzweigung Aßmayergasse in die Eichenstraße (ausgenommen der Bereich des Bahnhofs Wolfganggasse und der Remise), in der Marktgemeinde G in der Fgasse zwischen den Straßen A (Beginn) und der Sgasse (Ende) und in der Stadt Baden ab Leesdorf Frachtenbahnhof bis Baden/Josefsplatz, und befänden sich dort somit im Verkehrsraum öffentlicher Straßen. Darüber hinaus würden von der mitbeteiligten Partei (wie ausgeführt) im Gebiet der Stadt Wien im Bereich der Philadelphiabrücke und des Schedifkaplatzes (bis zum Hauptsignal A bei der Blockstelle Philadelphiabrücke) auf öffentlichem Straßengrund gelegene, im Eigentum der L stehende Gleisanlagen "mitbenützt".

Damit wäre noch zu klären, ob die in Rede stehende Eisenbahnstrecke als überörtliche straßenabhängige Straßenbahn zu gelten habe, weil sie allenfalls gemäß § 5 Abs 2 EisbG infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihr abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortstraßenbahnen entspreche. Diesbezüglich sei zu fragen, ob sich nach den Bestimmungen des § 5 Abs 2 iVm § 5 Abs 1 Z 1 lit a und b EisbG die baulichen und betrieblichen Einrichtungen der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befänden, ob auf dieser Eisenbahnstrecke Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützten und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassten und sich dadurch die Einordnung dieser Strecke als Straßenbahn ergeben könne.

Wie ausgeführt lägen die Gleisanlagen der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei im Wesentlichen im Bereich Abzweigung Siebertgasse bis zur Abzweigung Aßmayerstraße in der Eichenstraße (ausgenommen der Bereich des Bahnhofs Wolfganggasse und der Remise), in der Marktgemeinde G in der Fgasse (mit dem schon genannten Beginn und Ende) und in der Stadt Baden ab Leesdorf Frachtenbahnhof bis Bahnhof Josefsplatz auf öffentlichem Straßengrund, im Übrigen jedoch auf Grundstücken, die im Eigentum der mitbeteiligten Partei stünden, auf einem eigenen Bahnkörper. Das zwischen den damaligen Swerken und der mitbeteiligten Partei abgeschlossene Übereinkommen aus dem Jahr 1984 regle in dessen § 1 u.a. die Gestattung der Mitbenützung folgender Bereiche der Gleisanlagen der nunmehrigen L samt elektrischer Ausrüstung sowie den Bezug der erforderlichen elektrischen Energie durch die mitbeteiligte Partei für den Personenverkehr unter den in diesem Übereinkommen genannten Bedingungen:

"Streckenabschnitte Kärntner Ring (km 0,0 der Linie Kärntner Ring -Kurzentrum der Swerke) einschließlich des dort befindlichen Abstellgleises bis Siebertgasse (km 0,20790 der Linie Mittersteig -Hetzendorf der Swerke; das ist km 0,78410 der Aktiengesellschaft der W) sowie Aßmayergasse (Abzweigung Aßmayergasse km 1,34190 der Aktiengesellschaft der W, das ist km 1,20200 der Linie Mittersteig - Hetzendorf der Swerke) bis Schedifkaplatz (km 2,506 der Aktiengesellschaft der W)."

Diese Bereiche hätten aber im vorliegenden Zusammenhang außer Betracht zu bleiben, weil sie von den dargestellten Konzessionen der mitbeteiligten Partei nicht erfasst seien. Dieses Übereinkommen ermögliche der mitbeteiligten Partei aber, ihren aus den aufrechten Konzessionen ergebenden Verpflichtungen zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn ("Localbahn") über den gesamten Konzessionsbereich, beginnend beim "Linienwalle in Wien (V. Bezirk)" - nunmehr: Wien/Matzleinsdorferplatz - bis Baden/Josefsplatz vollständig nachzukommen.

Damit sei davon auszugehen, dass für sich alleine betrachtet die Voraussetzung des § 5 Abs 2 iVm § 5 Abs 1 Z 1 lit a EisbG für das Vorliegen einer Straßenbahn, wonach sich deren bauliche und betriebliche Einrichtung zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden müssten, erfüllt wäre.

Derart bleibe noch zu prüfen, ob sich die auf der Eisenbahnstrecke der mitbeteiligten Partei in ihrer Gesamtheit verkehrenden, den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützende Schienenfahrzeuge in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassten.

Der maßgebenden Betriebsvorschrift der mitbeteiligten Partei könne zu dieser Frage unter deren Punkt I.1.) Allgemeine Bestimmungen - Geltungsbereich Folgendes entnommen werden:

"1.)

Geltungsbereich

1.1

Die vorliegende Vorschrift enthält die wesentlichen Bestimmungen, die von allen im Verkehrsdienst tätigen sowie zum Verschub eingeteilten Bediensteten einzuhalten sind.

1.2

Diese Vorschrift gilt für den Betrieb auf der Lokalbahn Wien - Baden, die eine Nebenbahn gemäß § 4 EG 1957 ist. Sie wird jedoch verschieden betrieben und zwar:

1.21

Eisenbahnmäßiger Betrieb auf den WLB-Strecken von Blockstelle Philadelphiabrücke (Hauptsignal A) bis Leesdorf Frachtenbahnhof (Hauptsignal S 55) sowie von Posten 2 WLB bis Abzweigung Altmannsdorf ÖBB und Posten 11 WLB bis Traiskirchen-Aspangbahn. Wenn Bestimmungen nur auf diesen Strecken gelten, ist dies am Rand durch einen Doppelstrich gekennzeichnet.

1.22

Straßenbahnmäßiger Betrieb auf den Strecken von Wien Oper bis Philadelphiabrücke (Hauptsignal A) sowie von Leesdorf Frachtenbahnhof (Hauptsignal S 55) bis Baden Josefsplatz.

..."

Aus Punkt 1.2 dieser Betriebsvorschrift ergebe sich daher, dass die gegenständliche Strecke Wien - Baden der mitbeteiligten Partei "verschieden betrieben" werde, und zwar:

-1. 'Eisenbahnmäßiger Betrieb' auf den WLB-Strecken von Blockstelle Philadelphiabrücke (Hauptsignal A) bis Leesdorf Frachtenbahnhof (Hauptsignal S 55) sowie von Posten 2 WLB bis Abzweigung Altmannsdorf ÖBB und Posten 11 WLB bis Traiskirchen-Aspangbahn;

2. 'Straßenbahnmäßiger Betrieb' auf den Strecken von Wien Oper bis Philadelphiabrücke (Hauptsignal A) sowie von Leesdorf Frachtenbahnhof (Hauptsignal S 55) bis Baden Josefsplatz."

Es sei davon auszugehen, dass unter "straßenbahnmäßigem Betrieb" jedenfalls eine "sich der Eigenart des Straßenverkehrs anpassende Betriebsweise" iSd § 5 Abs 1 Z 1 lit b EisbG zu verstehen sei.

Auch in diesem Zusammenhang hätten die auf Grund des genannten Übereinkommens vom 19. Dezember 1984 "mitbenützten" Strecken der L im Stadtgebiet von Wien im Bereich von Wien Oper bis Abzweigung Siebertgasse außer Betracht zu bleiben, da sie von den Konzessionen der mitbeteiligten Partei nach dem EisbG nicht erfasst seien; allerdings sei auch im vorliegenden Zusammenhang davon auszugehen, dass es dieses Übereinkommen der

mitbeteiligten Partei ermögliche, ihren sich aus den aufrechten Konzessionen ergebenden Verpflichtungen zum Bau und zum Betrieb ihrer Eisenbahn ("Localbahn") über den gesamten Konzessionsbereich von Wien Matzleinsdorferplatz bis Baden Josefsplatz vollständig nachzukommen.

Nach dieser Betriebsvorschrift bleibe als "straßenbahnmäßig" betriebener Streckenteil der in Rede stehenden Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz der mitbeteiligten Partei in der Stadt Wien gemäß der Konzession lediglich der Betrieb zwischen Abzweigung Siebertgasse und Eichenstraße bis Abzweigung Aßmayergasse in die Eichenstraße. Festzuhalten sei, dass nach dieser Betriebsvorschrift und auf Grund des in Rede stehenden Übereinkommens die mitbeteiligte Partei die Strecken der L im Stadtgebiet von Wien im Bereich Wien Oper bis Wien Schedifkaplatz (Philadelphiabrücke Hauptsignal A) - mit Ausnahme des Bereichs von der Abzweigung Siebertgasse bis Abzweigung Aßmayergasse in der Eichenstraße, die im Eigentum der mitbeteiligten Partei stünden - lediglich mitbenutze (sogenannter "Peage-Verkehr").

Nach dieser Betriebsvorschrift bleibe als "straßenbahnmäßig" betriebener Streckenteil weiters der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke in der Stadt Baden der Bereich Leesdorf Frachtenbahnhof (Hauptsignal S 55) bis Baden Josefsplatz.

Der Streckenteil der Eisenbahnstrecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz im Bereich der Marktgemeinde G in der Fgasse zwischen den Straßen A (Beginn) und der Sgasse (Ende) werde aber nach dieser Betriebsvorschrift nicht "straßenbahnmäßig" geführt.

Damit sei die zweite Voraussetzung des § 5 Abs 2 iVm § 5 Abs 1 Z 1 lit b EisbG, wonach Schienenfahrzeuge, die auf dieser Bahn zumindest teilweise den Verkehrsraum in einer öffentlichen Straße benützten, sich in ihrer Betriebsweise gemäß der Betriebsvorschrift der mitbeteiligten Partei "straßenbahnmäßig" der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen müssten, zwar in den oben genannten Bereichen der Stadt Wien und der Stadt Baden, nicht jedoch in dem angesprochenen Bereich der Marktgemeinde G in der Fgasse erfüllt, wobei hiebei (wie erwähnt) der nicht von der Konzession der mitbeteiligten Partei umfasste Bereich Wien Oper bis Abzweigung Siebertgasse jedenfalls unberücksichtigt zu bleiben habe.

§ 5 Abs 2 EisbG lege abschließend fest, dass eine für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahn als Straßenbahn gelte, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen einer innerorts verkehrenden Straßenbahn entspreche. Bei der Beurteilung der Qualifikation als Nebenbahn oder Straßenbahn komme es bei überörtlichen Straßenbahnen somit darauf an, ob diese Eisenbahn im Wesentlichen einer Ortsstraßenbahn entspreche. Auf Grund der Zusammenschau des festgehaltenen Sachverhalts sei insgesamt davon auszugehen, dass die gegenständliche Strecke im Wesentlichen nicht der Betriebsform einer straßenabhängigen Ortsstraßenbahn entspreche. Im Verhältnis zur gesamten Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz sei nur ein sehr geringer Teil, nämlich der bereits genannte Teil im Stadtgebiet Wien/Matzleinsdorferplatz bis Wien/Philadelphiabrücke (das seien 2,403 km der Gesamtstrecke Wien/Matzleinsdorferplatz bis Baden/Josefsplatz von 27,070 km), in der Marktgemeinde G der genannte Bereich der Fgasse (das seien 370 m der Gesamtstrecke) und in der Stadt Baden der Bereich ab Leesdorf Frachtenbahnhof bis Baden/Josefsplatz (das seien 1,630 km der Gesamtstrecke) überhaupt "straßenabhängig" iSd § 5 Abs 2 iVm § 5 Abs 1 Z 1 EisbG, wobei der Streckenabschnitt im Bereich der Fgasse zudem nicht "straßenbahnmäßig" im Sinn der genannten Betriebsvorschrift der mitbeteiligten Partei betrieben werde. Der Hauptteil der Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz der mitbeteiligten Partei - das seien 22,667 km der Gesamtstrecke von 27,070 km - werde hingegen auf einem eigenen, von öffentlichen Straßen völlig unabhängigen, im Eigentum der mitbeteiligten Partei stehenden Bahnkörper in der Betriebsform einer Eisenbahn (Nebenbahn) geführt.

Vor diesem Hintergrund sei die Strecke Wien/Matzleinsdorferplatz - Baden/Josefsplatz der mitbeteiligten Partei, und damit auch deren gegenständlicher Bereich der Fgasse in der Marktgemeinde G bereits auf Grund der erteilten ("historischen") Konzessionen so wie bereits bisher als Nebenbahn iSd § 1 Z 1 lit b EisbG zu qualifizieren. Auch unter Berücksichtigung der übrigen Überlegungen gelange man zu keinem anderen Ergebnis.

B. Beschwerdeverfahren

1. Gegen diesen Bescheid richtete die beschwerdeführende Partei zunächst eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof, der diese dem Verwaltungsgerichtshof nach Ablehnung ihrer Behandlung zur Entscheidung abtrat (gemäß Art 144 Abs 3 B-VG; vgl Beschluss vom 20. September 2012, B 826/12).

2. Vor dem Verwaltungsgerichtshof begehrte die beschwerdeführende Partei die Aufhebung des bekämpften Bescheides wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

3. Die belangte Behörde erstattete eine Gegenschrift und wies darauf hin, dass die Aktenvorlage zu dem unter Zl 2012/03/0157 protokollierten, denselben Bescheid betreffenden Beschwerdeverfahren erfolgt sei.

4. Die durch einen Rechtsanwalt vertretene mitbeteiligte Partei erstattete ebenfalls eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde abzuweisen.

II. Rechtslage

1. Die im Beschwerdefall einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 50/2012 (EisbG), lauten (auszugsweise) wie folgt:

"1. Teil

Begriffsbestimmungen

Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a)

Hauptbahnen;

b)

Nebenbahnen:

c)

Straßenbahnen;

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a)

Anschlussbahnen;

b)

Materialbahnen."

"Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen

1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;

2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt oder sie hiefür ausgebaut werden sollen.

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind."

"Straßenbahnen

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen,

a) deren bauliche und betrieblichen Einrichtungen sich zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und

b) auf denen Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen;

2. straßenunabhängige Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(3) Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt."

"Anschlussbahnen

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen;

2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschubeinrichtungen;

3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb."

"Materialbahnen

§ 8. (1) Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlussbahnen sind.

..."

"2. Teil

Zuständigkeiten und Aufgaben der Eisenbahnbehörden

Entscheidung über Vorfragen

§ 11. Ist die Entscheidung eines Gerichtes oder einer Verwaltungsbehörde von der Klärung der Vorfrage abhängig,

a)

ob eine Beförderungseinrichtung als Eisenbahn (§ 1) oder

b)

als welche der im § 1 angeführten Eisenbahnen eine Eisenbahn oder

c) ob ein Verkehr als Werksverkehr (§ 17b Abs. 2) oder beschränkt-öffentlicher Verkehr (§ 17b Abs. 3) oder

d)

ob eine Anlage als Eisenbahnanlage (§ 10) zu gelten hat oder

e)

ob eine erhebliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Benützung eines Grundes oder Gebäudes im Sinne des § 18c erfolgen würde,

so ist vorher die Entscheidung des Bundesministers für

Verkehr, Innovation und Technologie einzuholen."

"3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von

Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

1. Hauptstück

Konzession

Erforderlichkeit der Konzession

§ 14. (1) Eine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen;

2. zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen;

(2) Keine Konzession ist erforderlich:

1. zum Bau und zum Betrieb bundeseigener Haupt- und vernetzter bundeseigener Nebenbahnen;

2. zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht vernetzten bundeseigenen Nebenbahnen."

"2. Hauptstück

Verkehrsgenehmigung

Erforderlichkeit der Verkehrsgenehmigung

§ 15. Natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich, Gesellschaften mit Sitz in Österreich oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich bedürfen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf in Österreich liegenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen und in Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in den Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft einer Verkehrsgenehmigung."

"6. Hauptstück

Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Vorkehrungen

§ 19. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

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

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, wie die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfüllen sind, und welche Vorkehrungen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 bis 3 obliegenden Verpflichtungen zu treffen sind. ...

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit und die Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes

von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen festzulegen, welche beim Bau, bei der Erhaltung und insbesondere als Signal-, Verkehrs- und Betriebsregelungen beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus unter Berücksichtigung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, der gemeinsamen Sicherheitsziele, des Standes der Technik, einer Verknüpfung der Eisenbahnen sowie des Schutzes der Anrainer zu beachten sind; ...

(6) In Verzeichnissen zu Verordnungen gemäß Abs. 4 und 5 können, soweit Dokumentationen über ihren vollständigen Inhalt vorliegen und diese Dokumentationen für jedermann gleichermaßen zugänglich sind, österreichische und internationale Normen, technische Spezifikationen, technische Regelungen oder sonstige technische Vorschriften angeführt werden, bei deren Anwendung davon auszugehen ist, dass den grundlegenden Anforderungen nach dem Stand der Technik entsprochen wird oder die bei der Beurteilung, ob dem entsprochen wird, wichtig oder hilfreich sind.

..."

"Erleichterungen

§ 27. Die Behörde hat für den Bau und für den Betrieb von Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen sowie für den Betrieb von Schienenfahrzeugen und für den Verkehr auf diesen weitere Erleichterungen von sich aus den §§ 19 bis 26 und 30 ergebenden Verpflichtungen zu gewähren, soweit hiedurch die Sicherheit des Betriebes dieser Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen."

"7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und

nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

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.

..."

"3a. Teil

Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von

Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

1. Hauptstück

Anrainerbestimmungen

Bauverbotsbereich

§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist."

"Gefährdungsbereich

§ 43. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die

regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es über die Errichtung des Steinbruches, des Stauwerkes oder einer anderen Anlage oder über die Lagerung oder Verarbeitung der Stoffe zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer schriftlich festzuhaltenden zivilrechtlichen Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen."

"Feuerbereich

§ 43a. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat die Behörde einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet die Behörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der Technik.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen."

"Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

§ 44. Die Bezirksverwaltungsbehörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines

1.

durch verbotswidriges Verhalten oder

2.

entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4

herbeigeführten Zustandes anzuordnen."

"Beseitigung eingetretener Gefährdungen

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdrutsch, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen."

"2. Hauptstück

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen

§ 46. Innerhalb der Eisenbahnanlagen ist ein den Betrieb einer Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und den Verkehr auf einer Eisenbahn störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen und Schienenfahrzeuge zu beschädigen, zu besteigen oder zu verunreinigen, unbefugt Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen, Alarm zu erregen oder Signale zu geben."

"Betreten hiefür nicht

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at