jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1996/11/27 91/03/0143

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.11.1996

Index

40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §66 Abs4;
AVG §68 Abs1;
EisenbahnG 1957 §32;
EisenbahnG 1957 §35 Abs1;
EisenbahnG 1957 §35 Abs2;
EisenbahnG 1957 §35;
EisenbahnG 1957 §36;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Baumgartner und den Senatspräsidenten Dr. Leukauf sowie die Hofräte Dr. Sauberer, Dr. Gruber und Dr. Gall als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Gruber, über die Beschwerde von 182 Beschwerdeführern, sämtliche vertreten durch Dr. E, Rechtsanwalt in W, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 19. April 1991, Zl. MA 64-U 117/90, betreffend eine eisenbahnrechtliche Baugenehmiggung (mitbeteiligte Partei: Stadt Wien - Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe in Wien III, Erdbergstraße 202),

Spruch

I) den Beschluß gefaßt:

Die Beschwerde wird in Ansehung der Beschwerdeführer A, W, H und M für gegenstandslos erklärt und das Verfahren eingestellt.

II) zu Recht erkannt:

Im übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 4.565,-- und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 12.500,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei suchte am 11. Oktober 1990 beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr u.a. um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die neu projektierte Trasse (Verlängerung) der U 6 nach Floridsdorf,

Bauabschnitt U 6/13 "Hellwagstraße" (zwischen Jägerstraße und Engerthstraße) unter Anschluß der erforderlichen Unterlagen an.

Der zuständige Bundesminister erteilte der belangten Behörde am 5. Dezember 1990 gemäß § 12 des Eisenbahngesetzes (in der Folge EG) die Ermächtigung zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Das Bauvorhaben stellt sich (nach den vorgelegten Unterlagen und insbesondere Punkt I. des angefochtenen Bescheides) zusammengefaßt wie folgt dar:

"Abzweigend von der Stammstrecke der U6 wird - beginnend nach der Station Nußdorfer Straße (Döblinger Gürtel) - eine neue U-Bahn-Trasse bis Floridsdorf (Franz-Jonas-Platz) geführt. Der Bauabschnitt "Hellwagstraße" (U6/13) beginnt mit dem Streckentunnel zwischen Jägerstraße und Leithastraße. Dieser Streckentunnel verläuft zunächst im öffentlichen Gut der Leipzigerstraße, unterquert die Nordwestbahn und wird dann weiter in der Hellwagstraße geführt. Dieser Streckentunnel liegt in einfacher Tieflage (bis ca. 10 m unterhalb der Straßenoberfläche). Anschließend an diesen Streckentunnel folgt das Bauwerk des Stationstunnels zwischen Leithastraße und Pasettistraße. Die beiden Aufgangsbauwerke dieser Station werden im Bereich vor den Häusern Hellwagstraße 7 bis 9 bzw. 16 bis 16 a errichtet werden. Der Mittelbahnsteig der Station Hellwagstraße liegt ca. 7,5 m unter dem Straßenniveau. Die beiden Aufnahmegebäude der Station sind mit Fahrtreppen, festen Stiegen und Aufzügen ausgestattet. Weiters werden in diesen Bauwerken die Anlagen für die Stationslüftung installiert sein. Vor dem Haus Leithastraße 7 ist die Errichtung eines Lüftungsbauwerkes vorgesehen. Die Errichtung der notwendigen Betriebsräume für die U6 soll auf der Liegenschaft Hellwagstraße 16 a erfolgen. Nach der Station Hellwagstraße verläuft der Streckentunnel der U6 unter der Brücke der ÖBB über die Hellwagstraße. Nach der Leystraße ist das Tunnelportal der U6 vorgesehen und wird die U6 dann weiter in Hochlage neben der ÖBB-Strecke Wien-Nord-Bernhardsthal geführt werden."

Mit Kundmachung vom 27. Dezember 1990 wurde die mündliche Bauverhandlung für 22. Jänner 1991 anberaumt, zu der u.a. auch die Miteigentümer (Wohnungseigentümer) des Hauses Hellwagstraße 14/Dresdnerstraße 49 (Grundstück Nr. 4638, EZ. 3688 KG. Brigittenau) bzw. der anwaltliche Vertreter der Beschwerdeführer geladen wurden.

An der mündlichen Verhandlung nahmen u.a. die Vertreter bzw. Amtssachverständigen der beteiligten Magistratsabteilungen sowie Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. L (von der Physikalisch-technischen Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik - Technologisches Gewerbemuseum) als Sachverständige für Schalltechnik teil. Der Beschwerdevertreter erhob Einwendungen wegen Beeinträchtigung durch Lärm und Erschütterungen durch den U-Bahnbetrieb sowie in Ansehung der Standfestigkeit des Gebäudes (Entfernung des Hauses in der Hellwagstraße vom U-Bahnbau 4 bis 5 m) und hinsichtlich des Auftretens elektromagnetischer Felder. Die für die Bewohner des Hauses Hellwagstraße 14 entstehenden Nachteile würden das öffentliche Interesse an einer Verlängerung der U 6 überwiegen, jedenfalls auf der gegenständlichen Trasse. Es wäre die Trassenführung durch eine andere Straße, nämlich die Winarskystraße, günstiger. Es fehle eine Variantenuntersuchung. Die Sachverständige Dr. L trug ihre schon erstatteten Gutachten (vom 20. Dezember 1990 und 18. Jänner 1991) vor, wonach für die Häuser entlang der U-Bahntrasse keinesfalls mit unzumutbaren Belästigungen durch Schall bzw. Erschütterungen zu rechnen sei. Der Vertreter der MA 18 sagte für die fortgesetzte Verhandlung eine Stellungnahme hinsichtlich der verschiedenen untersuchten Varianten der Trassenführung zu, die Amtssachverständigen der MA 35-U und 29 - Grundbau in Ansehung der Auswirkungen durch den U-Bahnbau (insbesondere Setzungen) auf die umliegenden Häuser. Weiters erstatteten die übrigen Sachverständigen ihre Gutachten betreffend erforderliche Vorschreibungen.

Die MA 18 (Stadtstrukturplanung) erstattete am 28. Jänner 1991 eine schriftliche Stellungnahme über die (schon 1986) vorgenommene Variantenuntersuchung, wonach für eine vertiefte Bearbeitung nur die sogenannten Varianten 5.1 (Winarskystraße) und 5.2 (Hellwagstraße) übriggeblieben seien, aber der Variante Hellwagstraße aus den verschiedenen genannten Gründen der Vorzug zu geben gewesen sei (darunter auch, daß zwar die Wohnbevölkerung bei der Variante 5.1 durch den größeren Bauabstand weniger vom relativ kurzen Baugeschehen betroffen wäre, aber danach für alle Zeit durch die aufsteigende Rampe durch das hörbare Fahrgeräusch gestört wäre). Der Amtssachverständige der MA 29 - Grundbau führte in seiner gutächtlichen Äußerung vom 5. Februar 1991 aus, es sei durch den U-Bahnbau die Standsicherheit der benachbarten Gebäude nicht gefährdet. Zu diesem Ergebnis kam auch der Amtssachverständige der MA 35 (Baupolizei) in seiner Stellungnahme vom 5. Februar 1991. Die Sachverständige Dr. L führte in ihrer ergänzenden gutächtlichen Stellungnahme vom 11. Februar 1991 aus, aus den vorliegenden

Meßergebnissen könne unter Annahme eines Zuschlages von 5 dB für die leichtere Bauweise des Hauses Hellwagstraße 14 und eines Abzuges von 5 dB für das massive Stationsbauwerk bei dem Abstand der näheren Gleisachse von 4 bis 5,4 m zum Gebäude ein A-bewerterter Schallpegel von etwa 30 dB in den Räumen des Gebäudes erwartet werden. Die bewertete Schwingstärke liege unter der Fühlschwelle.

Bei der fortgesetzten Verhandlung vom 1. März 1991 führte der Amtssachverständige der MA 18 neuerlich aus, warum der Trasse entlang der Hellwagstraße der Vorzug gegenüber der durch die Winarskystraße zu geben sei. Dem Beschwerdevertreter wurde eine Ausfertigung der Variantenuntersuchung aus 1986 zur Verfügung gestellt und eine Frist zur Stellungnahme von zwei Wochen eingeräumt. Der Amtssachverständige für Traktionsstrom (MA 34) führte wie bereits in seiner gutächtlichen Stellungnahme vom 13. Februar 1991 aus, daß mit keiner Beeinträchtigung der Beschwerdeführer durch elektromagnetische Felder zu rechnen sei. Vom Amtssachverständigen der MA 38 (U-Bahnbau) und dem beigezogenen Zivilingenieur für das Bauwesen Dipl.-Ing. Dr. W wurde dargelegt, daß besondere Maßnahmen zum Schutz des Gebäudes der Beschwerdeführer nicht erforderlich seien und keine Gefahr eines schweren Schadens bestehe. Die Sachverständige Dr. L betonte neuerlich unter Hinweis auf die bereits erstellten Gutachten, es liege der derzeitige Schallpegel bereits höher als 30 dB, weshalb der allenfalls durch die U-Bahnzüge verursachte Schall nicht mehr hörbar sei und keine weiteren Maßnahmen erforderlich wären.

Die Beschwerdeführer legten in der Folge eine Äußerung vom 15. März 1991 vor, die im wesentlichen das bisherige Vorbringen zur Trassenwahl zum Gegenstand hatte.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 19. April 1991 wurde unter Spruchpunkt I. (vgl. des weiteren Spruchpunkt II.) der mitbeteiligten Partei gemäß § 35 Abs. 1 bis 3 und § 36 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idgF, unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Vorschreibung der angeführten Bedingungen und Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Lage der Hoch- und Kunstbauten sowie der Heizungs-, Lüftungs- und Stromversorgungsanlagen - ausgenommen die Fahrleitungs- und Signalanlagen -, der Fahrtreppen und Aufzüge und für die bautechnischen Anlagen selbst einschließlich des Oberbaues im Streckenabschnitt "Hellwagstraße" der U 6 (13. Baubschnitt) nach Maßgabe der Pläne und des technischen Berichtes erteilt, ausgesprochen, daß das Bauvorhaben innerhalb einer Frist von sieben Jahren ab Bescheiddatum auszuführen sei, und eine Reihe von Vorschreibungen getroffen. Die Vorschreibungen 23.) und 24.) lauten wie folgt:

"23.) Maschinen und Aggregate, die während der Bauführung verwendet werden, müssen nach Möglichkeit schall- und schwingungsgedämpft ausgeführt bzw. aufgestellt werden; in jedem Fall sind die ÖAL-Richtlinien einzuhalten.

24.) Die Bauführung für die Eisenbahn-Anlagen hat so zu erfolgen, daß Belästigungen durch Staub, Erschütterungen, Lärm usw. möglichst vermieden werden bzw. im Rahmen des Zumutbaren gehalten werden (besonders ist auf die Nachtruhe und die Sonn- und Feiertagsruhe zu achten). Beim Bau der Anlagen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß durch den U-Bahn-Betrieb keine unzumutbare Belästigung durch Lärm bzw. Erschütterungen eintritt und ist die für eine Vermeidung der Übertragung von Schall und Erschütterungen bestmöglich geeignete Konstruktion zu wählen (wobei auf die Schallmessungen in den entlang der U-Bahn-Trasse gelegenen Häusern Bedacht zu nehmen ist)."

Sodann wurden die Einwendungen von Anrainern, soweit ihnen nicht durch die Aufnahme von Vorschreibungen entsprochen wurde, gemäß § 35 Abs. 2 und 3 EG als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen, darunter unter 1.) die Einwendungen der Beschwerdeführer betreffend Standsicherheit, Belästigung durch Lärm und Erschütterung und elektromagnetische Felder sowie gegen die Trasse. Mit Spruchpunkt II. wurde mit der unter Punkt I. erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 37 Abs. 1 EG die Betriebsbewilligung für betriebsnotwendige Fahrten ohne Fahrgäste im Zusammenhang mit der technischen Erprobung und der Erprobung des Betriebsablaufes derart verbunden, daß die Betriebsbewilligung in Wirksamkeit tritt, sofern eine gemäß § 15 EG verzeichnete Person die plan-, sach- und bescheidgemäße Ausführung in dem hiefür erforderlichen Ausmaß festgestellt hat. In der Begründung wurde im wesentlichen unter Bezugnahme auf die erstatteten Gutachten und Ergänzungen, soweit es für das Beschwerdeverfahren von Bedeutung ist, dargelegt, der Amtssachverständige der MA 18 habe in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 28. Jänner 1991 ausgeführt,

"daß zu Beginn dieses Jahrhunderts die Winarskystraße und seit den Fünfzigerjahren die Leipziger Straße als Eisenbahntrasse widmungsmäßig vorgesehen gewesen seien. Nach Abwägen aller maßgeblichen Kriterien wie Anlageverhältnisse, Einzugsbereiche, Zentrenerschließung, Entwicklungsmöglichkeiten, Eingriffe in die bestehende

Bausubstanz, Anbindung des Sekundärnetzes und Baukosten, seien die Varianten, welche eine Eisenbahntrasse im Bereich Leipziger Straße, Winarskystraße, Hellwagstraße vorsehen, für eine vertiefte Bearbeitung weiter verfolgt worden. Eine Trassenführung Leipziger Straße - Winarskystraße in Hochlage wäre zwar verkehrswirtschaftlich optimal gewesen, wegen der möglichen Beeinträchtigung der Umwelt sowie des Stadtbildes und der Notwendigkeit des Abbruches von Wohnhäusern im Bereich Klosterneuburger Straße - Leipziger Straße sei aber diese Variante nicht weiter verfolgt worden. Eine Führung der Trasse in Tieflage im Zuge der Winarskystraße hätte den Nachteil gehabt, daß zwischen der neuen Strecke der U6 und der Schnellbahn eine keilförmige Restfläche verblieben wäre, während das nun eingereichte Projekt bessere Möglichkeiten der städtebaulichen und gestalterischen Einbindung der U-Bahnrampe neben der S-Bahn bringe. Auch die Errichtung der Station "Handelskai" sei nur bei einer Querung der Nordbahn im Bereich Hellwagstraße möglich. Eine Trassenführung in der Winarskystraße hätte einen wesentlichen Eingriff in den Grünraum Leipziger Straße, Winarskystraße erfordert. Weiters wäre mit einer Rampe der U-Bahn nördlich der S-Bahn eine größere Belästigung durch den infolge des U-Bahnbetriebes verursachten Schall gegeben als bei einer Führung der U6 im Zuge der Hellwagstraße. Bei einer Führung der neuen U-Bahnstrecke nördlich bzw. westlich der S-Bahn hätte die Station "Floridsdorf" im Bereich des Franz Jonas Platzes errichtet werden müssen, während in der nun vorgesehenen Trassenführung eine Baudurchführung ohne grobe Behinderung des öffentlichen Verkehrs am Franz Jonas Platz möglich sei und eine spätere Verlängerung der U6 ohne Schwierigkeiten offen bleibe. Schließlich erfordere die geplante Expo 1995 zwingend eine Lage der Station "Neue Donau" südlich der S-Bahn. Die theoretische Möglichkeit, die Donau mit einem Tunnel zu queren, sei wegen des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses ausgeschieden worden."

In der Verhandlung vom 1. März 1991 habe er darauf verwiesen, daß (bei einer anderen Trassierung) die Situierung der Station "Floridsdorf" samt Aufgang am Franz Jonas Platz eine Einschränkung der vorhandenen Verkehrsfläche bedingen würde. Bei der Führung nördlich der S-Bahn müßte die U 6 bereits ab der Pasettistraße an der Oberfläche geführt werden, was zusätzlich Lärmbelästigungen ergebe. Bei Abwägung der Gründe, welche für bzw. gegen die Trassierung in der Hellwagstraße sprechen, falle insbesondere auch ins Gewicht, daß

"bei dieser Variante die Anordnung der Station "Floridsdorf" östlich der S-Bahn ohne größere Schwierigkeiten möglich ist. Es kann eine Beeinträchtigung des Verkehrs im Bereich des Franz-Jonas-Platzes während der Bauzeit vermieden werden und bleibt vor allem auch nach Fertigstellung des Stationsbauwerkes der Franz-Jonas-Platz uneingeschränkt erhalten, wobei die Möglichkeit für die Errichtung einer Wende- und Abstellanlage in Fortsetzung der U6 gegeben ist. Eine Verlegung von Schnellbahngeleisen in Richtung Osten - um eine Einschränkung der Verkehrsfläche des Franz-Jonas-Platzes durch die Trasse der U6 möglichst zu vermeiden - würde sicher zu einer Behinderung des S-Bahn-Verkehrs führen und wäre auch mit entsprechenden Kosten verbunden. Aus städteplanerischer Sicht ist es auch wichtig, daß die U6 eine günstige Anbindung der geplanten Expo möglich macht. Nachdem sowohl eine Unterquerung der S-Bahn im Bereich der Donau als auch im Bereich von Floridsdorf sicherlich aufwendiger wäre als im Bereich Hellwagstraße, spricht auch dieser Umstand für die vorliegende Trasse. Darüber hinaus muß es der Stadtplanung überlassen bleiben, welche städtischen Bereiche möglichst direkt an eine neue U-Bahnlinie angebunden werden sollen bzw. welche Bereiche eher für die Gestaltung eines Grünraumes erhalten bleiben sollen. Hier wurde einer Streckenführung sowie der Errichtung einer Station in der Hellwagstraße der Vorzug gegeben. Für die Trassenführung in der Hellwagstraße spricht ja auch die Anordnung der U-Bahnstation derart, daß das Umsteigen zu den Linien des Sekundärnetzes möglich ist (Stationen der Linien N, 5A und 10A). Gegen eine derartige Planung können nur dann mit Erfolg Einwendungen erhoben werden, würden durch die Planung zwar auf der einen Seite Vorteile für die Öffentlichkeit, auf der anderen Seite aber schwerwiegende Nachteile für die Anrainer entstehen. Derartige schwerwiegende Nachteile sind aber bei der gewählten Trassenführung nicht erkennbar ..... Zu berücksichtigen ist weiters, daß die Trasse "Winarskystraße" nicht zur Gänze offen gehalten ist; zwischen Leipziger Straße und Winarskystraße ist die bestehende Bebauung zu berücksichtigen."

Hinsichtlich der Einwendungen der Beschwerdeführer bezüglich der Standsicherheit werde auf die mehrfachen Sachverständigengutachten Bezug genommen, aus denen sich ergebe, daß die diesbezüglichen Befürchtungen im Hinblick auf das anzuwendende Schlitzwandverfahren mit besonderen Maßnahmen (Bodenverfestigung in Form von Sand- und Zementauffüllungen) nicht zuträfen. Durch diese Maßnahmen würde auch keineswegs die Schallübertragung erleichtert. Die Sachverständige Dr. L habe die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen schon im Gutachten vom 18. Jänner 1991 erwähnt. Sie sei zu dem Ergebnis gekommen, daß bei den Häusern in der Leipziger

Straße, welche in einem Abstand von 6 m vom U-Bahnbauwerk lägen, mit einem A-bewerteten Schallpegel von 25 dB bei der Vorbeifahrt von Zügen zu rechnen sei. Für die näherliegenden Häuser in der Hellwagstraße könne ein Schallpegel von etwa 30 dB auftreten. Sie habe sich auf vergleichbare Messungen entlang der U 3 stützen können. Daraus sei zu schließen, daß Störungen durch Erschütterungen oder Lärm für die neben der U-Bahn liegenden Gebäude nicht zu erwarten seien. Es werde eine Vorbeifahrt nicht spürbar sein. Weiters sei auf die gesonderten Messungen bezüglich des Hauses Hellwagstraße 14 verwiesen worden (Gutachten vom 20. Dezember 1990). In der Verhandlung habe die Sachverständige nochmals die Frage allfälliger Belästigungen durch Schall bzw. Erschütterungen ausführlich behandelt. Sie habe zum Einwand, daß zufolge des geringen Abstandes des Tunnels zum Haus eine Schallbrücke zu befürchten sei, erklärt, es sei der Abstand so gering, daß der Schallpegel an der Tunnelwand in derselben Stärke an die Außenwand des Gebäudes weitergegeben werde; welches Material zwischen Tunnel- und Gebäudewand eingebracht werde, sei nicht relevant in bezug auf die Übertragung. Nach ihrer Ansicht würde auch eine weitere Verstärkung der Tunnelwand keine Verbesserung bringen. Weiters führte die belangte Behörde aus, die U-Bahn gelte als Straßenbahn. Es bedürfe keiner näheren Erörterung, daß Straßenbahnen - um ihre Aufgabe überhaupt erfüllen zu können - durch dicht besiedelte Gebiete zu führen seien. Es bestehe ein ausgedehntes Straßenbahnnetz, dem auch die U-Bahn zuzuzählen sei. Aus dem bereits aufrechten Betrieb der U-Bahnen könnten sicherlich Rückschlüsse auf geplante Trassen gezogen werden, wie dies gegenständlich erfolgt sei. Es sei einsehbar, daß eine U-Bahnlinie, welche im öffentlichen Gut in einfacher Tieflage geführt werde, jedenfalls keine stärkere Belästigung durch Schall oder Erschütterung erwarten lasse als bereits in Betrieb stehende Straßenbahnen mit einer vergleichbaren Trassenführung. Auch die Einwände hinsichtlich maschinentechnischer und Stromversorgungsanlagen seien unbegründet. Der Traforaum sei im Hause Hellwagstraße 16a untergebracht. Dazwischen befände sich ein anderes Haus. Nach dem Sachverständigengutachten sei keine Gefahr einer Beeinträchtigung der Beschwerdeführer (Haus Nr. 14) gegeben. Nach § 35 Abs. 2 und 3 EG sei zwischen zivilrechtlichen Ansprüchen, welche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen seien, und subjektiven öffentlichen Rechten zu unterscheiden. Bezüglich der Einwendungen wegen Befürchtungen der Belästigung durch Lärm bzw. Erschütterungen erhebe sich die Frage, ob überhaupt ein subjektives öffentliches Recht vorliege. Dessenungeachtet sei das Ermittlungsverfahren auch in dieser Richtung geführt worden. Es habe sich ergeben, daß keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß bei Inbetriebnahme der Strecke unzumutbare Emissionen auftreten werden. Daß während der Bauzeit Belästigungen nicht ganz zu vermeiden seien, müsse in Kauf genommen werden. Nach § 35 Abs. 3 EG sei bei Entscheidung über die Einwendungen eine Interessenabwägung vorzunehmen, ob der durch die eisenbahnrechtlliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der einer Partei durch die Genehmigung erwachse. Die grundsätzlichen Vorteile einer U-Bahnlinie im dicht verbauten Gebiet seien hinlänglich bekannt und müßten nicht erörtert werden (Entlastung der Straßen vom Individualverkehr, Anlage einer möglichst den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechenden Trasse, günstige Umsteigrelationen, Anlegung der Stationen in Gebieten, wo ein hohes Fahrgastaufkommen zu erwarten sei, usw.). Da einerseits im vorliegenden Fall die Vorteile für die Öffentlichkeit jedenfalls die einzelnen Parteien dabei entstehenden Nachteile überwiegen und weiters insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit der im Bereich der U-Bahnstrecke gelegenen Gebäude umfangreiche und zweckentsprechende Bedingungen und Auflagen auf Grund der Anträge der Sachverständigen in den vorliegenden Bescheid aufgenommen worden seien (insbesondere hinsichtlich einer ständigen und umfassenden Kontrolle des U-Bahnbaues), sei die Baugenehmigung zu erteilen gewesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden. Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in ihrer Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Ein gleichlautender Antrag wurde von der mitbeteiligten Partei in ihrer Gegenschrift gestellt. Da die mitbeteiligte Partei in ihrer Gegenschrift auch die Beschwerdeberechtigung einiger Beschwerdeführer mit dem Hinweis, sie seien nicht grundbücherliche Eigentümer, in Zweifel zog, wurde eine ergänzende Stellungnahme der Beschwerdeführer eingeholt. Dazu erstattete die mitbeteiligte Partei eine Äußerung. Eine weitere Äußerung der mitbeteiligten Partei langte hg. am 29. Oktober 1996 ein.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Zu I.): Zufolge der Ausführungen der mitbeteiligten Partei in ihrer Gegenschrift, mit denen die Parteistellung einzelner Beschwerdeführer bekämpft wurde, hat der Beschwerdeführervertreter mit Schriftsatz vom 18. Februar 1993 die Beschwerde hinsichtlich der zu I.) genannten Personen zurückgezogen. Deshalb war insoweit das Verfahren gemäß §

33 Abs. 1 VwGG einzustellen. Bezüglich der Beschwerdeerhebung durch Rechtsanwalt Dr. A wurde die Beschwerde insoweit modifiziert, daß der Genannte als Masseverwalter für den Miteigentümer (Wohnungseigentümer) der Wohnung I/7 einschritt. Der Verwaltungsgerichtshof hat daher - entgegen der Meinung der mitbeteiligten Partei - keine Bedenken gegen die Parteistellung des Genannten.

Zu II.): Gemäß § 34 Abs. 4 EG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren insbesondere die Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten Parteien im Sinne des § 8 AVG. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Gemäß § 35 Abs. 2 leg. cit. ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst im Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sind nach § 35 Abs. 3 leg. cit. als unbegründet abzuweisen, wenn der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

Nach § 19 Abs. 2 EG hat das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen, daß durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Grund entstehen. Es haftet, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an benachbarten Liegenschaften verursacht werden.

Die Beschwerdeführer sind Miteigentümer (Wohnungseigentümer) einer unmittelbar an den Bereich der gegenständlichen U-Bahnlinie (hier: im Abschnitt des Tunnels) angrenzenden Liegenschaft mit dem Haus

Hellwagstraße 14/Dresdnerstraße 49. Sie erblicken eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte durch das Bauvorhaben im wesentlichen darin, daß die bei der Verwirklichung des Projektes zu erwartenden Immissionen (insbesondere Lärm und Erschütterungen) eine unzumutbare Belästigung zur Folge hätten. Es könne die Auflage Punkt 24.) des angefochtenen Bescheides nicht erfüllt werden. Weiters wenden sie sich, wie bereits im Verwaltungsverfahren, gegen die Trassenführung in der Hellwagstraße. Sie vertreten die Meinung, daß die Trassierung durch die Winarskystraße zu wählen gewesen wäre.

Vorwegzunehmen ist, daß die Beschwerde keine Ausführungen mehr gegen die von der belangten Behörde auf Grund der eingeholten Gutachten getroffenen Annahmen, es liege keine Gefährdung der Standfestigkeit des Gebäudes vor und es sei auch mit keiner Gefährdung durch elektromagnetische Felder zu rechnen, enthält.

Als unzutreffend erweist sich die Meinung der Beschwerdeführer, aus § 19 Abs. 2 EG ergebe sich, daß Einwendungen von Anrainern wegen Immissionen durch Lärm und Erschütterungen als subjektive öffentliche Rechte im Verfahren vor der Eisenbahnbehörde geltend gemacht werden könnten.

Mit ihrem diesbezüglichen Vorbringen sind die Beschwerdeführer gemäß § 43 Abs. 2 zweiter Satz VwGG auf die bisherige ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu verweisen, durch die klargestellt ist, daß Einwendungen, mit denen Immissionen, insbesondere Lärm - dazu gehören auch Belästigungen durch Erschütterungen -, geltend gemacht werden, keine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Gegenstand haben, weil sie nicht auf eine aus öffentlich-rechtlichen Regelungen erwachsene Rechtsstellung abgestellt sind, sondern - allenfalls - zivilrechtliche Ansprüche, etwa nach § 364a ABGB, betreffen (vgl. zum Ganzen ausführlich das von den Beschwerdeführern selbst zitierte hg. Erkenntnis vom 29. April 1987, Zl. 86/03/0050 = Slg. Nr. 12.460/A, sowie in der Folge u.a. die hg. Erkenntnisse vom 21. Februar 1990, Zl. 90/03/0026, vom 13. März 1991, Zl.90/03/0038, und vom 16. Oktober 1991, Zl. 91/03/0056). Die anderslautenden Ausführungen der Beschwerde sind nicht geeignet, Bedenken gegen diese Rechtsprechung zu erwecken.

Abgesehen davon hat die belangte Behörde insoweit ein umfangreiches Ermittlungsverfahren durchgeführt und ist im Hinblick auf die erstatteten Sachverständigengutachten zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, daß mit keinen unzumutbaren Immissionen zu rechnen sei. Der von den Beschwerdeführern vertretenen Meinung, die belangte Behörde habe sich nicht ausreichend mit Widersprüchen der Sachverständigen Dr. L auseinandergesetzt, kann nicht

gefolgt werden. Die Sachverständige führte auf Befragen in der Verhandlung vom 1. März 1991 aus, daß zwar eine Verstärkung der Wandstärke bzw. der Sohlplatte der Trasse eine Verbesserung des Schallpegels bringen könne, aber dafür kein Platz sei. Eine Verstärkung sei aber nach ihrem Gutachten nicht erforderlich. Es sei nächst dem Haus das Stationsgebäude geplant, durch welches ohnehin diese verlangte große Masse vorgesehen sei, sodaß eine Verstärkung von Wand und Sohle kaum mehr eine Verbesserung brächte. Schon in ihrer gutächtlichen Stellungnahme vom 11. Februar 1991 hat die Sachvertändige auf die Wirkung des massiven Stationsgebäudes verwiesen (Abzug von 5 dB). In der Verhandlung führte sie weiters aus, daß der Schallpegel schon derzeit über 30 dB liege, sodaß der allenfalls durch die U-Bahnzüge verursachte Schall nicht mehr hörbar sei. Entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführer hat die Sachverständige im Gutachten vom 18. Jänner 1991 dargelegt, daß erst bei Überschreitung des Schallpegels nachts von 30 dB bei Vergleichsobjekten Klagen von Bewohnern geäußert worden seien, aber durch die U-Bahnzüge nur ein solcher von etwa 30 dB erwartet werde (Gutachten vom 11. Februar 1991). Der Verwaltungsgerichtshof vermag daher die Meinung der Beschwerdeführer, es könne von vornherein die Auflage Punkt 24.) nicht eingehalten werden, nicht zu teilen.

Auch die gegen die Trassenführung erhobenen Einwendungen vermögen nicht durchzuschlagen. Dazu ist zunächst zu bemerken, daß der Antragsteller im Verwaltungsverfahren die Trassenführung durch die Einreichung des Bauentwurfes im Sinne des § 32 EG festlegt. Im Rahmen dieses Antrages hat die Behörde die Bewilligung zu erteilen oder zu versagen. Eine andere als die beantragte Trassenführung ist nicht Gegenstand des Verwaltungsverfahrens. Die belangte Behörde konnte somit über andere Projekte nicht entscheiden (vgl. das hg. Erkenntnis vom 26. April 1995, Zlen. 93/03/0191, 93/03/0321).

Wie sich aus § 35 Abs. 3 EG ergibt, darf allerdings die Baugenehmigung nur dann erteilt werden, wenn der durch sie entstehende Vorteil größer ist als der Nachteil, der einer Partei dadurch erwächst. Im Baugenehmigungsbescheid liegt also die Feststellung, daß das öffentliche Interesse an der Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt (vgl. das hg. Erkenntnis vom 9. Oktober 1996, Zl. 92/03/0221).

Die belangte Behörde hat nicht nur schlüssig dargelegt, warum im gegenständlichen Fall das öffentliche Interesse an der beantragten Bauführung die behaupteten entgegenstehenden Interessen der Beschwerdeführer überwiegt, sondern sich auch damit auseinandergesetzt, warum der Trassierung durch die Hellwagstraße der Vorzug zu geben gewesen sei, wobei sie sich sowohl auf die Variantenuntersuchung aus 1986 als auch auf die Stellungnahmen der Amtssachverständigen der zuständigen Magistratsabteilungen beziehen konnte. Die Darlegungen in der Beschwerde vermögen die Schlußfolgerungen der belangten Behörde nicht zu erschüttern, wobei die Beschwerdeführer dem auch nicht mit auf gleicher fachlicher Ebene liegenden Ausführungen entgegengetreten sind. Dem Hinweis in der Beschwerde, daß "die angeblichen Rücksichten auf die EXPO bereits Historie sind und auch im Zeitpunkt der Bescheiderlassung die Durchführung der EXPO keineswegs als gesichert anzunehmen war", ist entgegenzuhalten, daß das Argument der Expo nur einer von mehreren Gründen für die Notwendigkeit des Baues der gegenständlichen U-Bahnstrecke war. Die Beschwerdeführer mußten selbst zugeben, daß schon in der Variantenuntersuchung aus 1986 der Trasse durch die Hellwagstraße gegenüber der durch die Winarskystraße der Vorzug eingeräumt worden ist. Wenn die Beschwerdeführer im gegebenen Zusammenhang als Verfahrensmangel rügen, die belangte Behörde habe sich mit ihrer nach der Verhandlung vom 1. März 1991 erstatteten Stellungnahme vom 15. März 1991, die ihnen nach Vorlage der Variantenuntersuchung 1986 in dieser Verhandlung eingeräumt worden sei, nicht näher auseinandergesetzt, ist ihnen entgegenzuhalten, daß sie keine neuen stichhältigen Argumente aufzuzeigen vermochten. Vor allem aber übersehen die Beschwerdeführer, daß die nach § 35 Abs. 3 EG vorzunehmende Interessenabwägung die Erhebung von Einwendungen voraussetzt, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben. Die von den Beschwerdeführern gegen das Bauvorhaben in der Beschwerde ins Treffen geführten Interessen beinhalten lediglich die Abwehr von Immissionen und damit - wie oben ausgeführt - keine subjektiven öffentlichen Rechte (vgl. das hg. Erkenntnis vom 29. April 1987, Zl. 86/03/0050).

Soweit die Beschwerdeführer unter dem Gesichtspunkt der Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften vorbringen, die belangte Behörde habe es unterlassen, auf die von ihnen in der Verhandlung vom 1. März 1991 vorgelegte Studie des Büros Dipl. Ing. S einzugehen, ist ungeachtet der obigen Ausführungen darauf zu verweisen, daß den Verwaltungsakten eine derartige Vorlage nicht zu entnehmen ist, worauf auch die belangte Behörde schon in ihrer Gegenschrift Bezug genommen hat und welchem Umstand die Beschwerdeführer in der Folge nicht entgegengetreten sind. Auch die mitbeteiligte Partei konnte eine Vorlage dieser Studie nicht verifizieren. Aber

selbst unter der Annahme der Vorlage würde dies zu keiner Aufhebung des angefochtenen Bescheides führen, da es die Beschwerdeführer unterlassen haben, darzulegen, auf Grund welcher konkreten Umstände die belangte Behörde bei Bedachtnahme auf diese Studie zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Es wurde damit die Wesentlichkeit dieses behaupteten Verfahrensmangels nicht aufgezeigt.

Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Entscheidung über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Schlagworte

Beschränkungen der Abänderungsbefugnis Beschränkung durch die Sache Bindung an den Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens Allgemein

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1996:1991030143.X00

Im RIS seit

17.07.2001

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at