

TE Vwgh Erkenntnis 1996/10/9 92/03/0221

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 09.10.1996

Index

20/13 Sonstiges allgemeines Privatrecht;

40/01 Verwaltungsverfahren;

93 Eisenbahn;

Norm

AVG §68 Abs1;

AVG §8;

EisbEG 1954 §1;

EisbEG 1954 §2;

EisenbahnG 1957 §34 Abs4;

EisenbahnG 1957 §35 Abs3;

EisenbahnG 1957 §35;

EisenbahnG 1957 §36 Abs4;

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 1.) des Dr. H und der I G,

2.) des H und der G K, 3.) des F R, 4.) des J L, 5.) der V H und 6.) des Dipl.-Ing. H R, alle in G, alle vertreten durch Dr. P, Rechtsanwalt in G, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 15. Juli 1992, Zl. 03-21 Ga 220-91/99, betreffend eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: S AG in G, vertreten durch Dr. T, Rechtsanwalt in G), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat den Beschwerdeführern Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 13.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Mehrbegehr wird abgewiesen.

Begründung

Mit Schreiben vom 23. September 1991 beantragte die mitbeteiligte Partei beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Vorlage eines Bauentwurfs die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bewilligung für den Bau und den Betrieb der Verlängerung der Straßenbahnenlinie ab km 4.448 um 865 m Gleis- und Fahrleitungsanlagen.

Am 24. Oktober 1991 erteilte der Bundesminister der belangten Behörde gemäß § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) die Ermächtigung zur Durchführung der Bauverhandlung und Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen. Nach dem Technischen Bericht vom September 1991 führt die zweigleisige Verlängerung von der bestehenden Endschleife S-Schulzentrum über die P-Gasse weiter durch die E-Gasse mit Querung der L-Gasse bis zur neuen Endschleife in S-P-Weg, wobei der Bereich E-Gasse - L-Gasse als untere E-Gasse, der weitere Verlauf als obere E-Gasse bezeichnet wird. Im Bereich der unteren E-Gasse werde die Trasse möglichst bebauungsmittig angeordnet, wobei Grundeinlösungsflächen linksseitig für den Gehsteig und rechtsseitig (nach Süden) für die Freihaltung des Lichtraumes erforderlich seien. Auch im weiteren Verlauf bedürfe es Grundeinlösungen. Auch die Oberleitungsmaste usw. befänden sich teilweise auf Privatgrund. Für die Erlangung der erforderlichen Grundflächen werde seitens der Stadt G ein strassenrechtliches Verfahren mit allfälligen Enteignungen durchgeführt.

Mit Kundmachung der belangten Behörde vom 21. Jänner 1992 wurde die mündliche eisenbahnrechtliche Verhandlung für 24. Februar 1992 anberaumt, zu der zahlreiche Personen geladen wurden, darunter auch die Dritt- und Fünftbeschwerdeführer. Nicht geladen wurde insbesondere auch der Viertbeschwerdeführer.

Die Erst- und Zweitbeschwerdeführer, ebenso der Viertbeschwerdeführer erhoben am 14. Februar 1992, der Drittbeschwerdeführer am 19. Februar 1992, die Fünftbeschwerdeführerin am 20. Februar 1992 schriftliche Einwendungen. Der Sechstbeschwerdeführer erhob bei der Verhandlung am 24. Februar 1992 Einwendungen. Insbesondere wenden sie sich auch gegen die Grundinanspruchnahme hinsichtlich ihrer Liegenschaften und bringen vor, daß kein öffentliches Interesse am Straßenbahnbau im Hinblick auf die vorhandene verkehrsmäßige Erschließung (durch Buslinien) bestehe.

Die Erstbeschwerdeführer sind Eigentümer der Liegenschaft E-Gasse 9 (Grundstück Nr. 103/11), die Zweitbeschwerdeführer von E-Gasse 11 (Grundstück Nr. 103/12), der Drittbeschwerdeführer der südlich situierten Liegenschaft GZ. 207 mit Grundstück Nr. 109/2, der Viertbeschwerdeführer von E-Gasse 7 (Grundstück Nr. 103/16), die Fünftbeschwerdeführerin Miteigentümer des Grundstückes Nr. 115/1 mit Haus E-Gasse 16 samt Dienstbarkeit (Garagenabstellplatz) auf Grundstück Nr. 112/9 (behauptete Ausfahrt der Tiefgarage auf E-Gasse), der Sechstbeschwerdeführer Miteigentümer der Liegenschaft P-Weg 32 (Grundstück Nr. 112/9) mit Ausfahrt Tiefgarage in die E-Gasse. Nach dem Grundeinlösungsplan der mitbeteiligten Partei (samt Grundstücksverzeichnis) werden jedenfalls von den Grundstücken der Erst-, Zweit-, Dritt- und Viertbeschwerdeführer Teilflächen in Anspruch genommen.

In der Verhandlung vom 24. Februar 1992, in der ein Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und ein Amtssachverständiger für Elektrotechnik Gutachten erstatteten, wurde festgehalten, daß das Verfahren gegen den Viertbeschwerdeführer, der u.a. nicht ordnungsgemäß geladen worden sei, in einer weiteren Verhandlung fortgesetzt werde.

Diese Verhandlung fand am 7. April 1992 statt. Bei dieser führte der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik ausdrücklich aus, daß ein Teil der Grundinanspruchnahme betreffend den Viertbeschwerdeführer (ca. 15 m²) sogar für das äußere Gleis der stadteinwärts führenden Linie (Richtung) erforderlich sei.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 15. Juli 1992 wurde

I. der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 35 Abs. 1 und 36 Abs. 1 bis 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 i.d.F. BGBl. Nr. 305/1976, für die Verlängerung der Straßenbahnenlinie 6 um 865 lfm, Gleis- und Fahrleitungsanlage, unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen und unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte sowie nach Maßgabe der nachstehend angeführten Gutachten sowie bei Einhaltung der in diesen Gutachten angeführten Vorschreibungen der Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und Elektrotechnik die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung mit der Einschränkung erteilt, daß das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren über die im vorliegenden Projekt enthaltene Errichtung eines Stockgleises im Bereich der Endschleife S-Pfarrweg samt der in km 0.734 vorgesehenen Weiche für dieses Stockgleis eingestellt wird;

- II. gemäß § 37 EisbG unter bestimmten Voraussetzungen die Betriebsbewilligung erteilt;
- III. gemäß § 35 Abs. 4 EisbG für die Baumaßnahmen I eine Frist von 5 Jahren ab Bescheiddatum gesetzt;
- IV. die Einwendungen bestimmter Personen, darunter der Erst-, Zweit- und Sechstbeschwerdeführer mangels Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Verfahren zurückgewiesen;
- V. bestimmte Einwendungen verschiedener Personen, darunter auch der Dritt-, Viert- und Fünftbeschwerdeführer u.a. wegen eines fehlenden Gesamtverkehrskonzeptes, mangelnden öffentlichen Interesses und Bedarfes an der Herstellung der Linie usw. keine Folge gegeben;
- VI. die Einwendungen verschiedener Personen, darunter der Dritt-, Viert- und Fünftbeschwerdeführer wegen zu erwartender Lärm-, Staub- und Abgasbelästigung durch den Straßenverkehr, usw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Punkt VII betrifft die Auferlegung von Kosten an die mitbeteiligte Partei.

In der Begründung wurden zunächst Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik wiedergegeben, in welchen es, soweit hier bedeutsam, auch zu verschiedenen Einwendungen, heißt:

"Die einzelnen Maßnahmen, die in dem Bereich der Gehsteig- und Straßenherstellungen liegen, sowie die zugehörigen Maßnahmen im Bereich unterirdischer Leitungen werden im straßenrechtlichen Verfahren zu behandeln sein..."

Die Fahrleitungsanlage für die gegenständliche Verlängerung erfolgt gemäß den vorliegenden Plänen und sind die Stützpunkte der einzelnen im öffentlichen Bereich bzw. im unmittelbaren Randbereich der Straße auf Fremdgrund situiert.... Diese Grundflächen werden im Zuge des straßentechnischen Verfahrens seitens der Gemeinde erworben und ist die S AG., Verkehrsbetriebe, nur Bestandnehmer öffentlicher Verkehrsflächen im geplanten Ausmaß....

Zu den einzelnen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen:

2) Ausreichende Verkehrserschließung durch Busse. Das gegenständliche Gebiet, welches durch die Verlängerung der Linie 6 erschlossen wird, ist durch einzelne Buslinien zwar aufgeschlossen, sind jedoch Kraftfahrlinien und Straßenbahnlinien nicht ident, erfassen die unterschiedlichen Verkehrsmittel unterschiedliche Zielgruppen und sind auch die Verkehrszeiten durchaus unterschiedlich. Auf Grund der Größe des vorhandenen Siedlungsraumes mit den zugehörigen Einzugsbereichen ist die Errichtung einer Straßenbahnverlängerung durchaus das gegebene Verkehrsmittel, um eine umweltgerechte und zweckmäßige Verkehrserschließung zu erreichen.....

4) Behinderung von Ausfahrten: Durch das gegenständliche Projekt werden Ausfahrten in die Straße durch die Lage der Gleiskörper beeinträchtigt und ist das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer nicht Gegenstand dieses Verfahrens...

9) Kein Bedarf, kein öffentliches Interesse: Hiezu sei bemerkt, daß es neben der Zahl der Gegner der gegenständlichen Trassenführung eine vergleichbare Zahl von Befürwortungen dieser Trasse gibt und aus der Sicht der Verkehrstechnik sowohl ein öffentliches Interesse und ein Bedarf aus der gegebenen Situation heraus ableitbar ist und somit auch das Erfordernis der gegenständlichen Verlängerung.

14) Andere Trasse: Im gegenständlichen Verfahren ist nur die vorgegebene plangerechte Trasse zur Behandlung vorgelegt, sodaß über weitere eventuell mögliche Trassenvarianten nicht abzusprechen ist....."

Sodann erfolgt die Wiedergabe des Befundes und Gutachtens des Amtssachverständigen für Elektrotechnik. Weiters wird das schon erwähnte ergänzende Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik (in der Verhandlung vom 7. April 1992) betreffend den Viertbeschwerdeführer wiedergegeben. Es erfolgt die Wiedergabe von Einwendungen verschiedener geladener Parteien, darunter auch der Dritt- und Sechstbeschwerdeführer. Die Entscheidung werde insbesondere auf die von den beiden Sachverständigen in der Verhandlung erstatteten Gutachten gestützt. Unter Hinweis auf die Bestimmung des § 34 Abs. 4 EisbG in Verbindung mit §§ 1, 4 und 38 bis 40 leg. cit. legte die belangte Behörde dar, das Projekt sehe für die in Punkt IV genannten Liegenschaftseigentümer (darunter die Erst- und Zweit- und Sechstbeschwerdeführer) keine Veränderung oder Beschränkung ihrer Liegenschaften in eisenbahnrechtlicher Sicht vor, sodaß keine Parteistellung gegeben sei. Das gelte auch in Ansehung dinglich Berechtigter. Wörtlich heißt es sodann:

"2) Was die Einwendungen bezüglich der Trassenwahl für den Verlauf der Straßenbahlinie 6 und das mangelnde öffentliche Interesse und den Bedarf betrifft, wird darauf hingewiesen, daß bei der Eisenbahnbehörde das

verfahrensgegenständliche Projekt eingereicht und zur Genehmigung beantragt wurde; ausschließlich über dieses Projekt war daher zu entscheiden, wobei der Bedarf bzw. das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Projektes als politische Entscheidung nicht von der Eisenbahnbehörde zu beurteilen ist."

Weiters folgen Ausführungen zu weiteren in Punkt V genannten Einwendungen sowie, daß die in Punkt VI aufgezählten Immissionen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen seien. Zu den Einwendungen des Viertbeschwerdeführers betreffend Versagung der Zustimmung zur Grundabtretung sei zu bemerken, daß die mitbeteiligte Partei keinen Antrag auf Enteignung bei der zuständigen Behörde im Eisenbahnverfahren gestellt habe. Darüberhinaus werde auf Punkt I des Spruches verwiesen, wonach die Genehmigung unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt werde. Des weiteren habe sich der Amtssachverständige für Eisenbahn- und Straßenbahntechnik in seinem Gutachten auch mit der Grundinanspruchnahme befaßt und werde in diesem Zusammenhang auf die schlüssigen gutächtlichen Ausführungen verwiesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit der Rechtswidrigkeit des Inhaltes bzw. 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. Die Beschwerdeführer haben am 17. August 1993 und am 22. August 1996 ergänzende Schriftsätze erstattet. Weiters hat das Amt der Steiermärkischen Landesregierung am 23. August 1996 einen Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 7. August 1996, Zl. 03-21.50-5/96/41, betreffend ein straßenrechtliches Bewilligungsverfahren (hier Enteignung) im Zusammenhang mit der vorliegenden Verlängerung der Straßenbahnlinie vorgelegt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Für den Beschwerdefall sind insbesondere folgende

Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von Bedeutung:

"§ 34

.....

(4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen

Verwaltungsverfahrensgesetzes sind insbesondere der

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

§ 35

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

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

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

....."

§ 38 betrifft den Bauverbotsbereich, welcher auf die vorliegende Straßenbahn gemäß Abs. 2, wie die belangte Behörde zutreffend in der Begründung des angefochtenen Bescheides dargelegt hat, nicht anzuwenden ist. § 39 betrifft den Gefährdungsbereich, § 40 den Feuerbereich.

In der Beschwerde werden im wesentlichen die schon im Verwaltungsverfahren erhobenen Einwendungen wiederholt.

Wie sich aus § 35 Abs. 3 EisbG ergibt, darf 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; darin eingeschlossen ist die Feststellung, daß die Inanspruchnahme der Liegenschaften der betroffenen Beschwerdeführer im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt (vgl. z.B. VfSlg. Nr. 7321/74 sowie das hg. Erkenntnis vom 24. Mai 1989, Zl. 88/03/0135).

Der Beschwerde (ebenso den ergänzenden Schriftsätze) ist entgegen der Meinung der belangten Behörde in der Gegenschrift unmißverständlich zu entnehmen, daß sich die Erst-, Zweit- und Sechstbeschwerdeführer durch Punkt IV des angefochtenen Bescheides, mit dem ihre Einwendungen mangels Parteistellung zurückgewiesen wurden, für beschwert erachten.

Die Argumentation im angefochtenen Bescheid, mit der der Ausschluß der Parteistellung zu rechtfertigen versucht wird, erweist sich als nicht begründet. Ist durch ein Straßenbahuprojekt die Verbreiterung einer Straße und eine Grundabtretung dafür erforderlich, so sind die Grundeigentümer im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren Parteien im Sinne des § 34 Abs. 4 EisbG. Bedingt ein Eisenbahuprojekt derartige Maßnahmen, so ist ein untrennbarer Zusammenhang auch dann zu bejahen, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nicht unmittelbar, wohl aber mittelbar die Folge hat, daß letztlich Grund zur Verbreiterung der Straße abgetreten werden muß (vgl. das hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1975, Slg. Nr. 8865/A). Das ist nach den vorhandenen Unterlagen hinsichtlich der Erst- und Zweitbeschwerdeführer eindeutig der Fall; weiters kann auch nach der derzeitigen Aktenlage hinsichtlich des Sechstbeschwerdeführers eine Beschränkung seiner grundbürgerlichen Rechte nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Liegt nämlich eine rechtskräftige Baubewilligung vor, so können die betroffenen Grundeigentümer bzw. dinglich Berechtigten in einem allfälligen Enteignungsverfahren insoweit keine Einwendungen mehr erheben (vgl. nochmals das hg. Erkenntnis vom 27. Juni 1975, Slg. Nr. 8865/A).

Da somit die belangte Behörde die Rechtslage verkannte, war schon im Hinblick darauf, daß den genannten Beschwerdeführern keine Parteistellung zuerkannt und demgemäß ihre Einwendungen nicht meritorisch behandelt wurden, der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

Im fortgesetzten Verfahren wird sich die belangte Behörde auch in Ansehung der Dritt-, Viert- und Fünftbeschwerdeführer im Hinblick auf § 35 Abs. 3 EisbG damit auseinanderzusetzen haben, ob der durch die gegenständliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauprojektes, also die Verlängerung der Straßenbahnenlinie, erwächst. Die Ansicht der belangten Behörde, daß "der Bedarf bzw. das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Projektes als politische Entscheidung nicht von der Eisenbahnbehörde zu beurteilen ist", findet im Gesetz keine Deckung, da es sonst der Bestimmung des § 35 Abs. 3 EisbG nicht bedürfte. Die Ausführungen des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik sind im gegebenen Zusammenhang in keiner Weise schlüssig und nachvollziehbar; es fehlen auch die erforderliche Befundaufnahme sowie die Begründung der daraus gezogenen Schlüsse. Es hätte der Beziehung eines Sachverständigen für das Verkehrswesen bedurft. Ein allgemeiner Grundsatz, daß dem Bau von Straßenbahnen stets der Vorzug gegenüber einer (allenfalls vorhandenen) Erschließung durch Buslinien (auch sie sind dem öffentlichen Verkehr dienende Verkehrsmittel) zu geben ist, läßt sich aus den anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen nicht ableiten.

Schon insoweit erweist sich auch die Beschwerde der Dritt-, Viert- und Fünftbeschwerdeführer als begründet, zumal Teile der Grundstücke der Dritt- und Viertbeschwerdeführer nach dem Grundeinlöseplan (samt Grundstücksverzeichnis) in Anspruch genommen werden müssen und nach der derzeitigen Aktenlage eine Einschränkung grundbürgerlicher Rechte der Fünftbeschwerdeführerin nicht mit eindeutiger Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Wenig verständlich ist auch die in der Bescheidbegründung enthaltene Darlegung, daß zwar Grund des Viertbeschwerdeführers (sogar) für die Gleise selbst erforderlich ist, aber die mitbeteiligte Partei (ohnehin) keinen Antrag auf Enteignung bei der zuständigen Behörde im eisenbahnrechtlichen Verfahren gestellt habe. Schließlich gebe

es den Abspruch, daß die Genehmigung unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt wurde. Wie bereits ausgeführt wurde, erzeugt eine rechtskräftige eisenbahnrechtliche Baugenehmigung insoweit Bindungswirkung für das weitere Verfahren.

Da schon aufgrund dieser Darlegungen der angefochtene Bescheid gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben ist, erübrigte sich ein Eingehen auf das umfangreiche weitere Beschwerdevorbringen.

Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung

BGBI. Nr. 416/1994. Ein gesonderter Schriftsatzaufwand für die Äußerung zu Gegenschriften ist im Gesetz nicht vorgesehen, weshalb das Kostenmehrbegehren insoweit abzuweisen war.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1996:1992030221.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