

# TE Vwgh Erkenntnis 1995/4/26 93/03/0191

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.04.1995

## Index

L00019 Landesverfassung Wien;  
L10109 Stadtrecht Wien;  
L82000 Bauordnung;  
001 Verwaltungsrecht allgemein;  
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);  
10/07 Verwaltungsgerichtshof;  
20/01 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (ABGB);  
20/13 Sonstiges allgemeines Privatrecht;  
40/01 Verwaltungsverfahren;  
93 Eisenbahn;

## Norm

ABGB §364a;  
AVG §39 Abs2;  
AVG §42 Abs1;  
AVG §66 Abs4;  
AVG §8;  
AVG §9;  
BauRallg impl;  
B-VG Art20 Abs1;  
EisbEG 1954 §1;  
EisenbahnG 1957 §1;  
EisenbahnG 1957 §12 Abs1 idF 1976/305;  
EisenbahnG 1957 §32;  
EisenbahnG 1957 §33;  
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;  
EisenbahnG 1957 §35 Abs2;  
EisenbahnG 1957 §35 Abs3;  
EisenbahnG 1957 §35;  
EisenbahnG 1957 §36 Abs1;  
EisenbahnG 1957 §36 Abs2;  
EisenbahnG 1957 §36;

VwGG §34 Abs1;  
VwGG §42 Abs2 Z1;  
VwRallg;  
WStV 1968 §105;  
WStV 1968 §71 Abs2;  
WStV 1968 §71 Abs4;

### **Beachte**

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):93/03/0321

### **Betreff**

Der VwGH hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Baumgartner und die Hofräte Dr. Sauberer, DDr. Jakusch, Dr. Gall und Dr. Zorn als Richter, im Beisein des Schriftführers Oberkommissär MMag. Dr. Balthasar, über die Beschwerden 1.) der E M, 2.) der J S 3.) des G S und 4.) des J M, alle in Wien, alle vertreten durch Dr. H, Rechtsanwalt, gegen den Bescheid des LH von Wien vom 4. Juni 1993, Zl. MA 64-UB 30/92, betr eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mP: Bundeshauptstadt Wien - Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe) zu Recht erkannt:

### **Spruch**

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Erst-, Zweit- und Drittbeschwerdeführer haben zusammen dem Bund Aufwendungen in der Höhe von 4.565 S und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von 12.500 S binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Der Viertbeschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von 3.035 S und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von 11.120 S binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

### **Begründung**

Im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides sind die Erstbeschwerdeführerin Eigentümerin der Liegenschaft EZ n1 KG Breitensee, die Zweitbeschwerdeführerin und der Drittbeschwerdeführer Miteigentümer der Liegenschaft EZ n2 KG Breitensee und der Viertbeschwerdeführer Eigentümer der Liegenschaft EZ n3 KG Breitensee gewesen.

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 4. Juni 1993 erteilte der Landeshauptmann von Wien, der vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gemäß § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 (EisbG), zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ermächtigt worden war, der mitbeteiligten Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 und 2 EisbG für die bautechnischen Anlagen inklusive Oberbau sowie für die Lage der Heizungs- und Lüftungsanlagen und der Aufzüge (maschinentechnische Anlagen) der U-Bahnlinie U3 in dem - im Spruch im einzelnen beschriebenen - Bauabschnitt 16 "Hütteldorfer Straße" nach Maßgabe der mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Pläne und technischen Berichte und unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Vorschreibung einer Reihe von Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung. Die Einwendungen von Anrainern wurden, soweit ihnen nicht durch die Aufnahme von Vorschreibungen entsprochen worden ist, "gemäß § 35 Abs. 2 und 3 EisbG als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen", darunter u.a.: Unter Punkt 2 die Einwendung des Viertbeschwerdeführers, daß die vorgesehene Streckenführung nicht optimal sei und die Ausmietung des Hauses Breitenseer Straße 9, dessen Abbruch und die damit verbundene Vernichtung von Kultursubstanz, die auch eine grundlegende Veränderung des Stadtbildes zur Folge habe, weder aus wirtschaftlichen noch aus technischen Gründen vertretbar sei; unter Punkt 3 die Einwendung der Erstbeschwerdeführerin, daß die vorgesehene Streckenführung nicht optimal sei, die Ausmietung des Hauses Grassigasse 6 und dessen Abbruch weder aus wirtschaftlichen noch aus technischen Gründen vertretbar sei und die Liegenschaft zur Bereitstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze ihres Hotelbetriebes benötigt werde; unter Punkt 5 die Einwendung u.a. der Erstbeschwerdeführerin, der Zweitbeschwerdeführerin und des Viertbeschwerdeführers gegen die offene Bauweise, gegen die Errichtung einer Station, gegen die Trassenführung sowie die Einwendung, daß der konkrete Bedarf an der Streckenführung fehle; unter Punkt 6 die Einwendung u.a. der Beschwerdeführer gegen die beantragte Enteignung, da durch das Amtsprojekt eine Eingriffsvariante gewählt werde, die nicht dem gelindesten zum Ziel führenden Mittel entspreche; unter Punkt 7 die Einwendung u.a. der Beschwerdeführer gegen die Errichtung einer Schlitzbetonwand auf dem Feilplatz sowie gegen die Errichtung eines Betriebsgebäudes in Hochbauweise; unter Punkt 10 die Einwendung der Zweitbeschwerdeführerin

und des Drittbeschwerdeführers gegen die Errichtung einer Station sowie dagegen, daß das geplante Betriebsgebäude Breitenfurter Straße 5-7 als Hochbau und an der beantragten Stelle errichtet werden müsse; unter Punkt 11 die Einwendung des Drittbeschwerdeführers gegen die Trassenführung und dagegen, daß der konkrete Bedarf an der Streckenführung bestehe; unter Punkt 12 die Einwendung des Drittbeschwerdeführers und des Viertbeschwerdeführers gegen die Errichtung einer Station und dagegen, daß der konkrete Bedarf an dieser Streckenführung gegeben sei (Spruchpunkt I). Weiters wurde gemäß § 37 Abs. 1 EisebG mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung die Betriebsbewilligung für betriebsnotwendige Fahrten ohne Fahrgäste im Zusammenhang mit der technischen Erprobung und Erprobung des Betriebsablaufes verbunden (Spruchpunkt II), sowie eine Kostenentscheidung getroffen (Spruchpunkt III). Zur Begründung führte die belangte Behörde im wesentlichen aus, am 1. Juli 1992 und am 9. Dezember 1992 seien über den Antrag der mitbeteiligten Partei auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung Verhandlungen durchgeführt worden, bei denen Einwendungen gegen den Bau der neuen U-Bahnstrecke erhoben worden seien. Bei der Beantragung der Trasse sei einerseits auf die bestehenden Verhältnisse, andererseits auf die Ambitionen der Stadtplanung, welche für die Stadtentwicklung bedeutsame Ziele verfolge, geachtet worden. Schon aus diesem Grund erscheine es verfehlt, in einem Baugenehmigungsverfahren erörtern zu wollen, ob überhaupt eine U-Bahnlinie gebaut werden solle bzw. ob die Trassenführung aus der Sicht einzelner Liegenschaftseigentümer zweckmäßig erscheine. Dies betreffe den konkreten Einwand, die U3 durch die Meiselstraße zum Bahnhof Breitenfurt zu führen anstatt in großem Bogen nach Ottakring abzuschwenken. Da die dem Bauvorhaben zugrundeliegende Trassenführung der vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Bescheid vom 22. Juli 1991 erteilten Konzession entspreche, müsse im gegenständlichen Verfahren lediglich darüber entschieden werden, ob für das eingereichte Projekt eine Baugenehmigung erteilt werden könne. Bei der Beurteilung der von Anrainern erhobenen Einwendungen sei von den Bestimmungen des § 35 Abs. 2 und 3 EisebG auszugehen. Nach § 35 Abs. 2 EisebG sei über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen und über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden. Da weiters bestimmt werde, daß zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen seien, müsse daraus geschlossen werden, daß unter "Interessen" die im § 35 Abs. 3 EisebG genannten subjektiven öffentlichen Rechte zu verstehen seien. Durch das Bauvorhaben berührte Interessen öffentlich-rechtlicher Natur müßten, um sie in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, ihre Grundlage in konkreten Bestimmungen des EisebG bzw. anderer öffentlich-rechtlicher im Baugenehmigungsverfahren wahrzunehmender Normen haben. Gemäß § 19 Abs. 2 EisebG habe das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen, daß durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstünden; im übrigen hafte es für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Liegenschaften verursacht würden. Bei den Einwendungen, welche die Befürchtung erkennen ließen, daß durch den Bau und Betrieb der neuen U-Bahnstrecke eine Belästigung durch Lärm und Erschütterung zu erwarten sei, erhebe sich die Frage, wie weit hier überhaupt ein subjektives öffentliches Recht vorliege. Trotzdem sei das Ermittlungsverfahren auch in der Richtung geführt worden, ob durch den Bau und den Betrieb der U-Bahn eine unzumutbare Belästigung durch Lärm bzw. Erschütterungen zu befürchten sei. Mit jeder größeren Bautätigkeit seien zwangsläufig Schall- und Erschütterungsemissionen verbunden. Durch möglichst Vermeidung von Arbeiten in den Nachtstunden, Einsatz erschütterungsarm arbeitenden Schlitzwandgerätes sowie Aufnahme entsprechender Vorschriften in den Baugenehmigungsbescheid sollten unzumutbare Belästigungen hintangehalten werden. Bedenken von Anrainern zur Feststellung des Amtssachverständigen, wonach es für allfällige Erschütterungen aus der Schlitzwandarbeit für das Haus Feilplatz 2 grundsätzlich gleich sei, ob diese in einer vertikalen Ebene im Abstand von 1 m oder 3 m im Untergrund entstünden, könnten zwar theoretisch fundiert sein, erschienen aber praktisch bedeutungslos, weil temporäre Erschütterungen nur dann auftreten würden, wenn das Schlitzwandaushubgerät großflächige Hartzonen lösen müsse oder wenn es versehentlich unsanft im Schlitz abgesetzt werde. Die vorübergehende Lärmproblematik müsse gleich beurteilt werden. Es werde in der Praxis letztlich bedeutungslos sein, ob sich die Lärmquelle (Motorengeräusch des Schlitzwandgerätes) 2 m näher beim Gebäude befinde oder nicht, zumal das Stationsbauwerk dem Kurvenverlauf entsprechend nicht weiter von der Baulinie abgesetzt werden könne. Da ein derartiges Bauvorhaben nicht ohne jegliche von den Anrainern zu dulddende Belästigung realisiert werden könne und unzumutbare Störungen durch die erwähnten Maßnahmen vermieden werden sollten, sei es nicht erforderlich gewesen, Anträgen auf Durchführung neuerlicher Lärmmessungen stattzugeben. Die jahrelange Erfahrung im Wiener U-Bahnbau, die dabei erzielten zufriedenstellenden Ergebnisse auch in den heikelsten Bauabschnitten der Innenstadt sowie stets weiterentwickeltes Gerät und verbesserte Baumethoden

rechtfertigten das in die Sachverständigen gesetzte Vertrauen und verliehen ihren positiven Stellungnahmen die erforderliche Wertigkeit. Umfangreiche Untersuchungen seien zur Frage einer Belästigung von Anrainern durch den laufenden Betrieb der U-Bahn angestellt worden. Ein Gutachten der Physikalisch-technischen Versuchsanstalt für Wärme- und Schalltechnik komme zu dem Schluß, daß eine unzumutbare Belästigung durch Lärm oder Erschütterungen nicht zu erwarten sei. Zu den Einwendungen, daß die Ausmietung und der Abbruch des Hauses Breitenfurter Straße 9 weder aus wirtschaftlichen noch aus technischen Gründen vertreten werden könne, werde festgestellt, daß es technisch möglich wäre, den Bestand durch Unterfangungskonstruktion im Niveau der derzeitigen Kellerräumlichkeiten zu schonen. Dazu müßte ein System von Längs- und Querträgern unter dem Erdgeschoß untergebracht werden, um die tragenden Mauern des Hauses darauf abzustützen. Aus einer Sachverständigenstellungnahme ergebe sich aber, daß die Kellerräumlichkeiten für eine spätere Nutzung nicht mehr zur Verfügung stünden; nach den Schätzungen eines beigezogenen Ziviltechnikers würden die Kosten der Unterfangung jedenfalls über 20 Millionen S betragen, sie stünden daher in keinem Verhältnis zum erreichbaren Erfolg, zumal der Sachwert des Objekts rund 5,7 Millionen S betrage und auch aus volkswirtschaftlicher Sicht eine ökonomische Bauführung geboten erscheine. Zu den Einwendungen, daß die Ausmietung und der Abbruch des Hauses Grassigasse 6 weder aus wirtschaftlichen noch aus technischen Gründen vertretbar sei und daß die Liegenschaft zur Bereitstellung der notwendigen Kfz-Stellplätze der Hotel-Restaurant M-KG benötigt werde, werde festgestellt, daß das Hauptgebäude Grassigasse 6 jedenfalls nicht abgetragen werden müsse; nur Teile des Grundstückes und der Nebengebäude (Garage) würden für das Projekt benötigt werden, die nach Fertigstellung des U-Bahn-Stationsbauwerkes aber wieder aufgebaut werden könnten. Zur offenen Bauweise bei der Errichtung des Stationsbauwerkes könne festgestellt werden, daß nach Herstellung der Schlitzwände zunächst die Tunneldecke errichtet werde und erst dann - unterhalb der Tunneldecke - die weiteren Bauarbeiten ausgeführt würden, wodurch Lärmbelästigungen weiter eingeschränkt werden könnten. Aus der Stellungnahme des Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 29 ergebe sich, daß ausgedehnte Untersuchungen über die Errichtung der Station in geschlossener Bauweise angestellt worden seien, diese Variante jedoch aus sicherheitstechnischen Gründen und aus Gründen vermehrter Beanspruchung privater Rechte ausgeschieden worden sei. Nicht zuletzt aufgrund der Einwendungen der Anrainer des Hauses Feilplatz 2 sei im Rahmen des Ermittlungsverfahrens auf die befürchtete Unterbrechung von Versorgungsleitungen eingegangen worden. Es habe sich ergeben, daß die Provisorien für Wasser und Gas im öffentlichen Gut bereits verlegt worden seien und die Aufrechterhaltung der Gasversorgung des Hauses Feilplatz 2 gewährleistet sei. Soweit Einwendungen gegen die Errichtung eines Betriebsgebäudes in Hochbauweise aus Gründen der Beibehaltung des Ortsbildes erhoben worden seien, werde auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zum Baurecht verwiesen, wonach Vorschriften, die der Wahrung des örtlichen Stadtbildes dienen, ausschließlich im öffentlichen Interesse lägen, sodaß ein allfälliger Verstoß von den Nachbarn nicht mit Erfolg gerügt werden könne. Im übrigen werde auf das durchgehend architektonisch gestaltete Gesamtkonzept der U-Bahn verwiesen. Die gegenständliche Baugenehmigung werde unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt. Somit müßten vor Baubeginn entsprechende Verträge mit den Anrainern abgeschlossen werden bzw. sei bei Bedarf der Antrag auf Einleitung des Enteignungsverfahrens nach dem Eisenbahnteilungsgesetz zu stellen. Erst in einem allenfalls in Zukunft erforderlichen Enteignungsverfahren wäre zu prüfen, welche Eingriffsvariante im konkreten Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit am besten entspreche. So könne beispielsweise eine vorübergehende Enteignung einer dauernden Enteignung vorzuziehen sein bzw. die Einräumung von Servituten an Stelle des Eigentumsentzuges als ausreichend befunden werden. Zum Antrag, die Gleichwertigkeit einer Trassenführung zum Bahnhof Breitenfurter der Vorortelinie mit der durch das Amtsprojekt beanspruchten Trasse von einem unabhängigen Sachverständigen prüfen zu lassen, sowie zum Antrag, o. Univ.Prof. Dipl.Ing. Dr. F zur Verhandlung vom 9. Dezember 1992 zu laden, werde darauf verwiesen, daß über denkmögliche Varianten der Trassenführung mit einem gänzlich anderen Zielpunkt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nicht verhandelt werden könne, weshalb diesen Anträgen nicht stattzugeben gewesen wäre. Gemäß § 35 Abs. 3 EISBG sei bei der Entscheidung über die Einwendungen eine Interessenabwägung vorzunehmen und zu beurteilen, ob der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der einer Partei durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse. Die grundsätzlichen Vorteile einer U-Bahnlinie im dicht verbauten Gebiet seien hinlänglich bekannt. Unter Vorteil für die Öffentlichkeit sei jedenfalls zu verstehen, daß die Trassenführung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste (zB hohe Fahrgeschwindigkeit, günstige Umsteigebelastungen, Stationsbauwerke in Gebieten hohen Fahrgastaufkommens) ausgerichtet sei. Als Vorteil für die Öffentlichkeit sei auch

eine möglichst ökonomische Bauführung zu werten, die vor allem durch entsprechende Linienführung und Baumethode realisiert werden könne. Da im gegenständlichen Fall einerseits die Vorteile für die Öffentlichkeit jedenfalls die einzelnen Liegenschaftseigentümern bzw. Anrainern dabei entstehenden Nachteile überwiegen würden und andererseits zur Gewährleistung der Sicherheit der im Bereich der U-Bahnstrecke gelegenen Gebäude umfangreiche und zweckentsprechende Bedingungen und Auflagen - insbesondere hinsichtlich einer ständigen und umfassenden Kontrolle des U-Bahnbaues - aufgrund der Anträge der Sachverständigen in den vorliegenden Bescheid aufgenommen worden seien, sei die Baugenehmigung zu erteilen gewesen. Soweit nicht im Rahmen der Vorschreibungen den Anträgen von Liegenschaftseigentümern bzw. Anrainern Rechnung getragen worden sei, müßten die Anträge abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden. Für die über den Probetrieb hinausgehende Betriebsaufnahme müsse gesondert um Betriebsbewilligung angesucht werden.

Gegen diesen Bescheid, inhaltlich aber nur gegen Spruchpunkt I, richtet sich die vorliegende Beschwerde der Erstbeschwerdeführerin, der Zweibeschwerdeführerin und des Drittbeschwerdeführers, in welcher beantragt wird, den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes oder wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Der Verfassungsgerichtshof lehnte mit Beschluß vom 29. November 1993 die Behandlung der vom Viertbeschwerdeführer gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde ab und trat sie gemäß Art. 144 Abs. 3 B-VG dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung ab. Die Verwaltungsgerichtshofbeschwerde des Viertbeschwerdeführers entspricht inhaltlich im wesentlichen jener der Erst- bis Drittbeschwerdeführer.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und erstattete - wie auch die mitbeteiligte Partei - zu jeder der beiden Beschwerden eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat beschlossen, die Beschwerden wegen ihres sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Beschlußfassung zu verbinden, und über diese erwogen:

Die Beschwerdeführer bringen zunächst vor, als Antragsteller seien im Verwaltungsverfahren die "Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe" aufgetreten; diesen gegenüber sei auch der angefochtene Bescheid erlassen worden. Da aber den Wiener Stadtwerken keine Rechtspersönlichkeit zukomme, mangle es an der "Antrags- und Bescheidlegitimation".

Die "Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe" sind eine Unternehmung der Stadt Wien im Sinne des § 71 Abs. 1 der Wiener Stadtverfassung, LGBl. Nr. 28/1968 (vgl. hg. Erkenntnis vom 20. Mai 1992, Zl. 90/03/0176). Aus § 71 Abs. 2 der Wiener Stadtverfassung ergibt sich, daß Unternehmungen der Stadt Wien keine eigene Rechtspersönlichkeit haben; das Vermögen der Unternehmungen muß zwar vom übrigen Vermögen der Gemeinde gesondert verwaltet werden, bleibt aber Vermögen der Gemeinde. Es besteht also nur ein einziges Rechtssubjekt, nämlich die Stadt Wien. Die Unternehmung wird von Organen der Gemeinde verwaltet (vgl. Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 16. Juni 1973, VfSlg 7059/73). Gemäß § 71 Abs. 4 Z. 1 bis 5 leg. cit. sind bestimmte Maßnahmen betreffend die Unternehmungen im einzelnen genannten Organen der allgemeinen Verwaltung der Gemeinde (vgl. §§ 8 und 67 Abs. 1 leg. cit.) vorbehalten, nämlich dem Gemeinderat, dem Stadtsenat, dem Bürgermeister, dem amtsführenden Stadtrat der Geschäftsgruppe für die Städtischen Unternehmungen bzw. dem Magistratsdirektor. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes besteht aufgrund dieser Regelungen nach der Verkehrsauffassung kein Zweifel, daß das Handeln der "Wiener Stadtwerke

-

Verkehrsbetriebe" der Stadt Wien als Rechtsträger zuzurechnen ist (vgl. sinngemäß auch hg. Erkenntnis vom 10. Dezember 1991, Zl. 91/04/0092) und daß die den "Wiener Stadtwerken

-

Verkehrsbetriebe" gegenüber gesetzten Rechtsakte in Wahrheit gegenüber dem Rechtsträger Stadt Wien gesetzt sind. Im Gegensatz zu den Fällen, die den in der Beschwerde zitierten hg. Erkenntnissen zugrundeliegen, tritt die Stadt Wien - soweit die Unternehmung "Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe" betroffen ist - nicht nur in einem eingeschränkten Bereich unter der genannten Bezeichnung auf.

Unter dem Aspekt der Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde bringen die Beschwerdeführer vor, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr habe mit Schreiben vom 9. März 1992, Zl. 221.218/1-II/2/92, die belangte Behörde ermächtigt, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 und 2 EisbG die

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Der erste Teil des Baugenehmigungsverfahrens, nämlich die Prüfung des vorgelegten Bauentwurfes vom eisenbahnrechtlichen Standpunkt gemäß § 33 EisbG, sei vom Bundesminister durchgeführt worden. Eine Übertragung der Zuständigkeit vom Bundesminister auf den Landeshauptmann, wie sie in § 12 Abs. 1 EisbG vorgesehen sei, beziehe sich in erster Linie auf das gesamte Verfahren, nicht hingegen auf Teile des Verfahrens. Angesichts der Formulierung der im gegenständlichen Verfahren ergangenen Ermächtigung sei fraglich, ob auch die Zuständigkeit zur Bescheiderlassung übertragen worden sei. Der Landeshauptmann sei nur ermächtigt worden, die Baugenehmigung zu erteilen - zu Unrecht werde in der Begründung des angefochtenen Bescheides von einer Ermächtigung zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens gesprochen -, wobei zudem aufgetragen worden sei, im Bescheid auszusprechen, daß der Bau innerhalb einer Frist von sieben Jahren auszuführen sei. Dem Landeshauptmann sei somit durch die einschränkende Formulierung jegliche Entscheidungsfreiheit genommen worden.

Gemäß § 12 Abs. 1 EisbG ist für Eisenbahnen - unbeschadet der in Abs. 2 und 3 geregelten Ausnahmen - der Bundesminister (für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) zuständig; dieser kann, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß § 38 und 39 EisbG sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. Nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zu BG BGBl. 305/1976, mit welchem § 12 Abs. 1 EisbG neu gefaßt wurde (189 BlgNR 14. GP, vgl. Kühne/Hofmann/Nugent/Roth, EisbEG und EisbG, 300), ergibt sich aus der Wendung "Aufgaben und Befugnisse", daß die Zuständigkeitsübertragung auch die Bescheiderlassung miteinschließen kann. Gemäß § 33 EisbG hat die Behörde den Bauentwurf, wenn nicht die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 anzuwenden sind, daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Sie hat weiters zu prüfen, ob der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter berührt werden, ohne daß deren Zustimmung bereits vorliegt. Ist der Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung nicht geeignet, so ist er zurückzuweisen. Andernfalls ordnet die Behörde, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, die Bauverhandlung an. Wenn weder der Wirkungsbereich anderer Behörden noch Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, so kann die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ohne Bauverhandlung erteilen.

Aus dem Wortlaut des § 12 Abs. 1 EisbG ergibt sich unter Berücksichtigung der oben wiedergegebenen Gesetzesmaterialien zur Neufassung der zitierten Bestimmung mit BG BGBl. 305/1976, daß der Bundesminister die Zuständigkeit auch lediglich hinsichtlich einzelner Schritte eines Verwaltungsverfahrens übertragen kann. Im gegenständlichen Fall ermächtigte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gemäß § 12 Abs. 1 EisbG den Landeshauptmann von Wien mit Schreiben vom 9. März 1992, gemäß § 35 und § 36 Abs. 1 und 2 EisbG eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Aus der Formulierung dieser Ermächtigung ergibt sich zweifelsfrei, daß sie auch die Erlassung des Bescheides (betreffend die Baugenehmigung) beinhaltet, sodaß der angefochtene Bescheid von der zuständigen Behörde erlassen worden ist. Dahingestellt kann bleiben, ob die belangte Behörde auch zur Erlassung einer negativen Entscheidung über den Antrag der mitbeteiligten Partei ermächtigt gewesen wäre, weil im gegenständlichen Fall eine derartige Entscheidung nicht getroffen worden ist. Jedenfalls begründet der Umstand, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberbehörde die belangten Behörde angewiesen hat, bestimmte Punkte in den Bescheidspruch aufzunehmen (vgl. Art. 20 Abs. 1 B-VG), aus dem Gesichtspunkt der Zuständigkeit der belangten Behörde keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 17. März 1976, VfSlg. 7772/76).

Unter dem Aspekt der Verletzung von Verfahrensvorschriften bringen die Beschwerdeführer vor, die belangte Behörde habe die Zweckmäßigkeit einer anderen Trassenführung und einer anderen Ausführung des Stationsgebäudes nicht geprüft. Die mit dem angefochtenen Bescheid bewilligte Trassenführung nach Ottakring erscheine verfehlt. Ausgangspunkt für die Planung der Trassenführung nach Ottakring sei eine Studie von Univ.Prof. Dr. F aus dem Jahr 1980, die mittlerweile durch die Bevölkerungsentwicklung überholt sei. Die belangte Behörde habe auch nicht berücksichtigt, daß die bewilligte Variante Ottakring erhebliche Mehrkosten gegenüber der Variante Hütteldorf (Fortsetzung der U3 von der Station Johnstraße nach Westen bis zum Bahnhof Breitensee der Vorortelinie) verursache. Zur Frage der Lage und Gestaltung der U-Bahn-Station (Hütteldorferstraße) gebe es vier Varianten; eine davon sei in

das Amtsprojekt aufgenommen und mit dem angefochtenen Bescheid bewilligt worden. Anrainer würden eine Variante, die in geschlossener Bauweise errichtet wird, vorziehen. Im angefochtenen Bescheid werde auf die verschiedenen Stationsvarianten, deren Errichtung jeweils unterschiedliche Kosten verursache, nicht eingegangen. Lediglich die Frage, ob die Station in offener oder geschlossener Bauweise errichtet werden könne, werde kurz angeschnitten und ausgeführt, daß die Errichtung in geschlossener Bauweise aus sicherheitstechnischen Gründen und aus Gründen vermehrter Beanspruchung privater Rechte nicht in Betracht komme. Die im Verwaltungsakt befindlichen Unterlagen reichten für einen seriösen Vergleich der Baukosten der verschiedenen Varianten nicht aus.

Zum Vorbringen betreffend die Zweckmäßigkeit der bewilligten Trassenführung ist zunächst darauf zu verweisen, daß der Antragsteller im Verwaltungsverfahren die Trassenführung durch die Einreichung des Bauentwurfes iSd § 32 EisbG 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. hg. Erkenntnis vom 2. März 1994, Zl. 92/03/0037).

Die Beschwerdeführer verweisen allerdings zu Recht darauf, daß Eigentümer einer betroffenen Liegenschaft auch zur Einwendung berechtigt sind, daß das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstelle oder daß der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer sei als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile, weil ja die Baugenehmigung gemäß § 35 Abs. 3 EisbG nur erteilt werden darf, wenn der durch sie entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst. Dem Baugenehmigungsbescheid liegt nämlich die Beurteilung, daß das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt, zugrunde; darin eingeschlossen ist die Feststellung, daß die allenfalls erforderliche Inanspruchnahme von Liegenschaften durch den bescheidmäßigen Bau im öffentlichen Interesse liegt. Eigentümer der durch den bescheidmäßigen Bau betroffenen Liegenschaften können unter diesem Gesichtspunkt auch geltend machen, daß das in Aussicht genommene Projekt in anderer, für den Beschwerdeführer weniger nachteiliger Weise ausgeführt werden könnte (vgl. das auch in der Beschwerde zitierte hg. Erkenntnis vom 24. Mai 1989, Zl. 88/03/0135). Das Beschwerdevorbringen, die U-Bahn solle nicht nach Ottakring, sondern zum Bahnhof Breitensee geführt werden, stellt aber nicht eine derartige Einwendung dar, das in Aussicht genommene Projekt in einer anderen Variante durchzuführen, sondern betrifft in Wahrheit ein anderes Projekt. Der angefochtene Bescheid genehmigt ein Teilstück der Bahnlinie der U3 von der Station Johnstraße über die Station Ottakring. Die belangte Behörde hat daher dadurch, daß sie Erhebungen über die Zweckmäßigkeit einer Bahnlinie zum Bahnhof Breitensee nicht angestellt hat, in keiner Weise Verfahrensvorschriften verletzt. Der Vorteil für die Öffentlichkeit, der aus dem genehmigten Projekt resultiert, war im Grunde des § 35 Abs. 3 EisbG mit den aus diesem Projekt resultierenden Nachteilen abzuwägen, brauchte aber nicht zu einem anderen Projekt, nämlich mit einer in ein anderes Gebiet führenden U-Bahnlinie, ins Verhältnis gesetzt zu werden, zumal sich derartige unterschiedliche Projekte nicht gegenseitig ausschließen bzw. ersetzen. Solcherart legt aber die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid in einer nicht als rechtswidrig zu erkennenden Weise dar, daß das von der mitbeteiligten Partei eingereichte Projekt im öffentlichen Interesse gelegen ist und der mit seiner Verwirklichung für die Öffentlichkeit verbundene Vorteil den den Beschwerdeführern erwachsenden Nachteil überwiegt. Selbst wenn man dem Vorbringen betreffend die Bevölkerungsentwicklung in Ottakring, dem die mitbeteiligte Partei in ihren Gegenschriften entgegentritt, folgte, würde trotzdem der Vorteil der U-Bahnlinie für die Bevölkerung jenes Gebietes die Annahme des Überwiegens des öffentlichen Interesses rechtfertigen.

Auch in bezug auf die Beschwerdeausführungen zu den weiteren Varianten für das Stationsgebäude ist zunächst darauf zu verweisen, daß die Grenzen des Verwaltungsverfahrens durch das beantragte Projekt abgesteckt werden (vgl. nochmals hg. Erkenntnis Zl. 92/03/0037). Unter dem Aspekt der Abwägung des Vorteils für die Öffentlichkeit aus diesem Bauvorhaben im Verhältnis zu den aus ihm erwachsenden Nachteilen bringen die Beschwerdeführer vor, andere Bauvarianten hätten möglicherweise geringere Baukosten verursacht. Nun trifft es zwar zu, daß ein Eigentümer einer von einem Eisenbahnvorhaben betroffenen Liegenschaft als Partei des eisenbahnrechtlichen Bauverfahrens Einwendungen erheben kann, die eine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, und im Hinblick auf das in § 35 Abs. 3 EisbG normierte Erfordernis des Überwiegens öffentlicher Interessen auch mit dem Projekt verbundene Nachteile einwenden kann. Allerdings kann eine Partei erfolgreich nur solche Nachteile einwenden, durch die sie unmittelbar beeinträchtigt ist (vgl. hg. Erkenntnis vom 24. Mai 1989, Zl. 88/03/0135). Die Partei des Verwaltungsverfahrens hat jedoch keinen Rechtsanspruch auf Verfolgung der Interessen der Öffentlichkeit, wie etwa

des Interesses an der sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel; die Behörde hat vielmehr von Amts wegen die öffentlichen Interessen zu berücksichtigen (vgl. hg. Erkenntnis vom 29. September 1993, Zl. 92/03/0084). Was aber die in der Beschwerde bevorzugte Variante der Bauführung in geschlossener Bauweise betrifft, bringen die Beschwerdeführer auch vor, das genehmigte Projekt mache die Enteignung von vier Liegenschaften erforderlich, während das Projekt in geschlossener Bauweise nur ein Objekt in Anspruch nehmen müßte. Damit vermögen sie aber schon deshalb nicht aufzuzeigen, daß die belangte Behörde in rechtswidriger Weise angenommen habe, der durch die Genehmigung des eingereichten Projektes für die Öffentlichkeit entstehende Vorteil sei größer als der den Parteien erwachsende Nachteil, weil die durch verschiedene Projekte verursachten Eingriffe in Rechte nicht durch bloßen Vergleich der Anzahl der jeweils betroffenen Objekte gegeneinander abgewogen werden können. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß die Beschwerdeführer gar nicht behaupten, die von ihnen bevorzugte Variante brächte eine geringere Beanspruchung privater Rechte mit sich. Stichhaltige Argumente dafür, daß mit einer anderen Variante, die der Art und dem Umfang nach weniger in private Rechte eingreift, den öffentlichen Interessen ebenso entsprochen worden wäre (vgl. hg. Erkenntnis vom 29. September 1993, Zl. 92/03/0057), bringen die Beschwerdeführer nicht vor.

Die Beschwerdeführer rügen weiters als Verletzung von Verfahrensvorschriften, daß im angefochtenen Bescheid die Einwendungen der Anrainer "gemäß § 35 Abs. 2 und 3 EiszG als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen" worden seien. Bei dieser Formulierung sei aber nicht erkennbar, ob nun für die einzelne Einwendung eine Abweisung oder eine Verweisung auf den Zivilrechtsweg zutreffe. Hiezu ist zu entgegnen, daß der Verwaltungsgerichtshof bereits mit Erkenntnis vom 10. Oktober 1990, Zl. 89/03/0219, ausgesprochen hat, es sei aus dem Gesichtspunkt der Verletzung subjektiver Rechte unerheblich, ob Einwendungen abgewiesen oder auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden. Eine Verletzung in subjektiven Rechten liegt daher auch dann nicht vor, wenn sich aus der Gestaltung des Bescheidspruches nicht eindeutig ergibt, ob eine Einwendung abgewiesen oder auf den Zivilrechtsweg verwiesen wurde.

Zum Beschwerdevorbringen, mit dem angefochtenen Bescheid sei verschiedenen Anträgen des (Verkehrs-)Arbeitsinspektorates (hinsichtlich der lichten Höhe des Bahnsteiges) und der MA 68 (hinsichtlich Gasleitungen in der U-Bahnanlage und der Lagerung von Gasflaschen) auf Erteilung von Auflagen nicht (vollinhaltlich) Folge gegeben worden, ist darauf zu verweisen, daß die Anrainer keinen Anspruch auf Vorschreibung von Auflagen haben, wenn ihnen, was hier zutrifft, durch die Rechtsordnung nicht subjektive Rechte eingeräumt sind (vgl. hg. Erkenntnis vom 24. April 1991, Zl. 90/03/0237). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann ein Anrainer nur solche Rechte geltend machen, die mit seinem Eigentum untrennbar verbunden und im EiszG als subjektiv-öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sind (vgl. hg. Erkenntnisse vom 29. September 1993, Zl. 91/03/0166, und vom 16. Mai 1973, Slg. NF 8418/A). Zudem wurde im angefochtenen Bescheid mit der Auflage Nr. 82 ohnedies festgelegt, daß die Führung von Gasleitungen durch Räume des U-Bahngebietes, die unter Niveau liegen, verboten ist, und daß im gesamten Bereich der U-Bahnanlage (über oder unter Niveau) die Lagerung von Flüssiggas verboten ist. Dem Verwaltungsgerichtshof ist auch nicht erkennbar, daß die Beschwerdeführer durch die Auflage Nr. 80, nach welcher die Rauchfreihaltung des öffentlichen Bereiches und die gefahrlose Ableitung der Brandgase durch die Vorlage eines brandschutztechnischen Gutachtens eines hiezu befugten Sachverständigen nachgewiesen werden könne, in subjektiven Rechten verletzt würden, zumal diese Auflage nicht so verstanden werden kann, daß im Falle der Vorlage eines Gutachtens dieses einer inhaltlichen Prüfung durch die Behörde nicht zugänglich wäre.

Die Beschwerdeführer wenden weiters ein, einige der im angefochtenen Bescheid festgelegten Auflagen seien unzureichend konkretisiert. Hiezu ist zu beachten, daß das Ausmaß der möglichen und gebotenen Konkretisierung von Auflagen von der jeweils betroffenen Materie abhängig ist. In der Beschwerde wird aber nicht aufgezeigt, in welcher Weise das im gegenständlichen Fall gewählte Ausmaß der Konkretisierung bei der Festlegung von Auflagen subjektive Rechte der Beschwerdeführer verletzt.

Wenn die Beschwerdeführer schließlich vorbringen, eine Verletzung von Verfahrensvorschriften liege darin, daß zur Frage der während der Bauführung zu erwartenden Lärmbelastung nur mangelhafte Sachverhaltsfeststellungen getroffen worden seien, so unterlassen sie es, die Relevanz eines allfälligen Verfahrensfehlers aufzuzeigen. Zudem ist darauf zu verweisen, daß nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. hg. Erkenntnisse vom



29. September 1993, Zl. 92/03/0084, und vom 10. Oktober 1990, Zl.89/03/0219) Einwendungen, mit denen Immissionen, insbesondere Lärm, geltend gemacht werden, keine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, weil sie nicht auf eine aus öffentlich-rechtlichen Regelungen erwachsene Rechtsstellung abgestellt sind.

Da sich die Beschwerden sohin zur Gänze als unbegründet erweisen, waren sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

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

### **Schlagworte**

Rechtsfähigkeit Parteifähigkeit Verfahrensgrundsätze im Anwendungsbereich des AVG  
Offizialmaxime Mitwirkungspflicht Manuduktionspflicht VwRallg10/1/1  
Parteibegriff - Parteienrechte Allgemein diverse Interessen  
Rechtspersönlichkeit Verfahrensrecht Weisungen Führung der Verwaltung  
öffentliche Interessen Rechtsfähigkeit Parteifähigkeit juristische Person  
Personengesellschaft des Handelsrechts Öffentliches Recht  
Rechtsgrundsätze Auflagen und Bedingungen VwRallg6/4  
Mangel der Berechtigung zur Erhebung der Beschwerde mangelnde subjektive  
Rechtsverletzung Besondere Rechtsgebiete Gewerberecht und Eisenbahnrecht  
Beschränkungen der Abänderungsbefugnis Beschränkung durch die Sache  
Bindung an den Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens Allgemein  
Organisationsrecht Körperschaften des öffentlichen Rechtes Selbstverwaltung  
VwRallg5/2 Nachbarrecht Nachbar Anrainer Grundnachbar subjektiv  
öffentliche Rechte BauRallg5/1 Individuelle Normen und Parteienrechte  
Rechtsanspruch Antragsrecht Anfechtungsrecht VwRallg9/2

### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:VWGH:1995:1993030191.X00

### **Im RIS seit**

17.07.2001

### **Zuletzt aktualisiert am**

14.07.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)