

TE Bvwg Erkenntnis 2023/8/2 W102 2260511-1

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 02.08.2023

Entscheidungsdatum

02.08.2023

Norm

B-VG Art133 Abs4

EisbG §42 Abs1

EisbG §42 Abs3

EisbG §43 Abs3

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

1. B-VG Art. 133 heute
 2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
 3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
 5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
 6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
 9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
 10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
-
1. EisbG § 42 heute
 2. EisbG § 42 gültig ab 27.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
 3. EisbG § 42 gültig von 01.05.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
 4. EisbG § 42 gültig von 08.03.1957 bis 30.04.2004
-
1. EisbG § 42 heute
 2. EisbG § 42 gültig ab 27.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
 3. EisbG § 42 gültig von 01.05.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
 4. EisbG § 42 gültig von 08.03.1957 bis 30.04.2004
-
1. EisbG § 43 heute
 2. EisbG § 43 gültig ab 27.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006

3. EisbG § 43 gültig von 01.04.2002 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
4. EisbG § 43 gültig von 01.08.1992 bis 31.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992
1. VwGVG § 24 heute
2. VwGVG § 24 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
4. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016
1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018
1. VwGVG § 28 heute
2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

Spruch

,

W102 2260511-1/18E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Dr. Werner ANDRÄ als Einzelrichter über die Beschwerde der XXXX, vertreten durch: Pelzmann Gall Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde vom 08.08.2022, GZ 2021-0.658.868 betreffend die ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX, km XXXX – km XXXX rdB; Errichtung einer Wohnhausanlage in XXXX; Ausnahmegewilligung gemäß § 42 Abs. 3 und § 43 Abs. 3 EisbG, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 08.03.2023 zu Recht: Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Dr. Werner ANDRÄ als Einzelrichter über die Beschwerde der römisch 40, vertreten durch: Pelzmann Gall Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde vom 08.08.2022, GZ 2021-0.658.868 betreffend die ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40, km römisch 40 – km römisch 40 rdB; Errichtung einer Wohnhausanlage in römisch 40; Ausnahmegewilligung gemäß Paragraph 42, Absatz 3 und Paragraph 43, Absatz 3, EisbG, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 08.03.2023 zu Recht:

A) Die Beschwerde wird gemäß §§ 42 Abs. 3 und 43 Abs. 3 EisbG als unbegründet abgewiesen. A) Die Beschwerde wird gemäß Paragraphen 42, Absatz 3 und 43 Absatz 3, EisbG als unbegründet abgewiesen.

B) Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig. B) Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig.

, ,

Text

Entscheidungsgründe:, Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:römisch eins. Verfahrensgang:

1. Die Beschwerdeführerin beabsichtigte zunächst die Errichtung eines Wohngebäudes mit 39 Wohneinheiten, einer gewerblichen Einheit und einer Tiefgarage mit 84 Pflichtstellplätzen in XXXX, auf der Liegenschaft XXXX, GST Nr. XXXX, KG XXXX im Bauverbots- und Gefahrenbereich der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 42 und 43 EisbG. 1. Die Beschwerdeführerin beabsichtigte zunächst die Errichtung eines Wohngebäudes mit 39 Wohneinheiten, einer gewerblichen Einheit und einer Tiefgarage mit 84 Pflichtstellplätzen in römisch 40, auf der Liegenschaft römisch 40, GST Nr. römisch 40, KG römisch 40 im Bauverbots- und Gefahrenbereich der mitbeteiligten Partei gemäß Paragraphen 42 und 43 EisbG.

Am 07.05.2019 erteilte die mitbeteiligte Partei der damaligen Grundeigentümerin unter Bedingungen ihr Einverständnis für das Bauprojekt.

Mit Bescheid vom 06.07.2020 erteilte die Bürgermeisterin der Gemeinde XXXX nach nochmaliger Einholung einer positiven Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 03.06.2020 die baubehördliche Bewilligung für die Errichtung eines Wohngebäudes. Mit Bescheid vom 06.07.2020 erteilte die Bürgermeisterin der Gemeinde römisch 40 nach nochmaliger Einholung einer positiven Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 03.06.2020 die baubehördliche Bewilligung für die Errichtung eines Wohngebäudes.

Mit Schreiben vom 21.05.2021 widerrief die mitbeteiligte Partei ihr zuvor erteiltes Einverständnis. Aufgrund einer nunmehr erforderlichen Erweiterung der Gleisanlagen im gegenständlichen Bereich sei weder eine Genehmigung der neuen Projektierung möglich, noch könne das ursprüngliche Projekt in der Form errichtet werden. Es bestehe allerdings die Möglichkeit, das Projekt dennoch zu genehmigen, sofern sämtliche Geschosse einen Abstand von zwölf Metern zur Gleisachse einhalten würden.

Mit Bescheid vom 11.06.2021 erteilte die Bürgermeisterin der Gemeinde XXXX die baubehördliche Bewilligung für die Abänderung der bewilligten Wohnhausanlage auf eine Wohnhausanlage mit 40 Wohneinheiten, 3 gewerblichen Einheiten und 85 Pflichtstellplätzen samt gebäudetechnischen Anlagen und erteilte unter anderem die Auflage, dass die Stellungnahme der XXXX vom 21.05.2021 einzuhalten sei. Mit Bescheid vom 11.06.2021 erteilte die Bürgermeisterin der Gemeinde römisch 40 die baubehördliche Bewilligung für die Abänderung der bewilligten Wohnhausanlage auf eine Wohnhausanlage mit 40 Wohneinheiten, 3 gewerblichen Einheiten und 85 Pflichtstellplätzen samt gebäudetechnischen Anlagen und erteilte unter anderem die Auflage, dass die Stellungnahme der römisch 40 vom 21.05.2021 einzuhalten sei.

Mit Schreiben vom 19.08.2021, einlangend am 23.08.2021, beantragte die Beschwerdeführerin bei der belangten Behörde die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 42 Abs. 3 und § 43 Abs. 3 EisbG. Mit Schreiben vom 19.08.2021, einlangend am 23.08.2021, beantragte die Beschwerdeführerin bei der belangten Behörde die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß Paragraph 42, Absatz 3 und Paragraph 43, Absatz 3, EisbG.

In der Folge holte die belangte Behörde eine Stellungnahme des Amtssachverständigen XXXX vom 16.02.2022 ein, aus der hervorgeht, der Widerruf der Zustimmung gemäß § 42 EisbG durch das Eisenbahnunternehmen sei nicht schlüssig und nachvollziehbar. Zudem holte die belangte Behörde eine Einschätzung bzw. Stellungnahme der Abteilung II/3, Infrastrukturplanung, betreffend den künftigen Ausbau der in Rede stehenden Strecke ein, aus der im Wesentlichen hervorgeht, dass zwar derzeit keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen seien, sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit darstelle, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt werde. Zu den Ermittlungsergebnissen gewährte die belangte Behörde den Verfahrensparteien mehrfach die Gelegenheit zur Stellungnahme. In der Folge holte die belangte Behörde eine Stellungnahme des Amtssachverständigen römisch 40 vom 16.02.2022 ein, aus der hervorgeht, der Widerruf der Zustimmung gemäß Paragraph 42, EisbG durch das Eisenbahnunternehmen sei nicht schlüssig und nachvollziehbar. Zudem holte die belangte Behörde eine Einschätzung bzw. Stellungnahme der Abteilung II/3, Infrastrukturplanung, betreffend den künftigen Ausbau der in Rede stehenden Strecke ein, aus der im Wesentlichen hervorgeht, dass zwar derzeit keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen seien, sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit darstelle, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt werde. Zu den Ermittlungsergebnissen gewährte die belangte Behörde den Verfahrensparteien mehrfach die Gelegenheit zur Stellungnahme.

2. Mit Bescheid vom 08.08.2022 wies die belangte Behörde den Antrag der Beschwerdeführerin auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 42 Abs. 3 und § 43 Abs. 3 EisbG ab. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, das gegenständliche Bauprojekt sei mit den öffentlichen Verkehrsinteressen unvereinbar. Das öffentliche Verkehrsinteresse sei vorrangig in der Gewährleistung von Erweiterungsmöglichkeiten zu sehen. Die mitbeteiligte Partei habe ein ausreichend konkretes öffentliches Verkehrsinteresse dargelegt, die gegenständliche Strecke sei von besonderer Bedeutung und die Planungsabsichten unter Hinweis auf das „Zielnetz 2040“ und das Modul „Optimierung Südzulauf Wien“ in ausreichend konkretem Maße dargetan. 2. Mit Bescheid vom 08.08.2022 wies die belangte Behörde den Antrag der Beschwerdeführerin auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß Paragraph 42, Absatz 3 und Paragraph 43, Absatz 3, EisbG ab. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, das

gegenständliche Bauprojekt sei mit den öffentlichen Verkehrsinteressen unvereinbar. Das öffentliche Verkehrsinteresse sei vorrangig in der Gewährleistung von Erweiterungsmöglichkeiten zu sehen. Die mitbeteiligte Partei habe ein ausreichend konkretes öffentliches Verkehrsinteresse dargelegt, die gegenständliche Strecke sei von besonderer Bedeutung und die Planungsabsichten unter Hinweis auf das „Zielnetz 2040“ und das Modul „Optimierung Südzulauf Wien“ in ausreichend konkretem Maße dargetan.

3. Mit Schreiben vom 05.09.2022, einlangend am 07.09.2022, erhob die Beschwerdeführerin Beschwerde gegen den Bescheid vom 08.08.2022 und bringt vor:

? Das von der mitbeteiligten Partei dargelegte verkehrsraumplanerische Interesse sei nicht ausreichend konkret und werde nicht in absehbarer Zeit umgesetzt.

? Die belangte Behörde habe das Vorliegen eines ausreichend konkreten öffentlichen Verkehrsinteresses auf Grundlage reiner Spekulation bejaht.

? Die Verkehrsprognose 2040 und das „Zielnetz 2040“ befinde sich derzeit erst in Ausarbeitung, weswegen weder ausreichend konkrete oder verbindliche Ausbaupläne bzw. -absichten vorliegen würden, noch eine Streckenerweiterung in absehbarer Zeit umgesetzt werde. Eine Bewertung des Moduls „Südzulauf Wien“ als prioritär sei noch nicht erfolgt, die Finanzierung daher noch nicht sichergestellt, wodurch eine tatsächliche Umsetzung nicht erfolgen könne.

? Die derzeit gültigen und verbindlichen Planungsdokumente – „Zielnetz 2025“ und „Rahmenplan 2022-2027“ – würden keine Ausbaumaßnahmen im gegenständlichen Streckenabschnitt der Ostbahn enthalten. Die Kapazitätsauslastung der Strecke werde gemäß den im „Rahmenplan 2022-2027“ vorgesehenen Infrastrukturprojekten bereits auf 80 bis 100 % verringert, damit seien ausreichende Maßnahmen gesetzt. Dieser Zeithorizont sei nicht zu kurz gegriffen. Es sei in absehbarer Zeit nicht mit einer Gleiserweiterung zu rechnen.

? Die Planungsdokumente seien noch nicht fertiggestellt, ein vermutetes mittel- bis langfristig höheres Verkehrsaufkommen sei damit rein spekulativ.

? Der „Mobilitätsmasterplan 2030“ definiere weder Ausbaupläne, noch beziehe er sich auf konkrete Schienenverkehrsstrecken. Die Notwendigkeit des Streckenausbaus der Ostbahn lasse sich daraus nicht ableiten.

? Eine Gleiserweiterung rechts der Bahn sei faktisch unmöglich bzw. wirtschaftlich unzumutbar, eine Gleiserweiterung links der Bahn faktisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll.

? Das gegenständliche Bauprojekt würde eine Streckenerweiterung gerade nicht gänzlich verhindern, sondern zu einer anderen Gleiserweiterung, nämlich links, führen.

? Links der Bahn stehe ausreichend unbebauter Bahngrund zur Verfügung. Flächenreserven seien vorhanden und müssten nicht erst sichergestellt werden.

? Die Unterführung der B11 schließe mit ihrem Tragwerk unmittelbar an das Grundstück der Beschwerdeführerin an. Eine Erweiterung der Unterführung rechts der Bahn wäre ohne Einlösung eines Teils des Grundstücks der Beschwerdeführerin nicht möglich. Links der Bahn wäre sie ohne Einlösung von Fremdgrund realisierbar.

Mit Schreiben vom 15.09.2022 gewährte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei die Gelegenheit zur Stellungnahme zur eingelangten Beschwerde.

Am 30.09.2022 langte die Stellungnahme der mitbeteiligten Partei bei der belangten Behörde ein.

Mit Schreiben vom 04.10.2022 legte die belangte Behörde die eingelangte Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vor.

Mit Schreiben vom 12.10.2022 übermittelte das Bundesverwaltungsgericht die eingelangte Beschwerde an die mitbeteiligte Partei und die belangte Behörde zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme.

Am 25.10.2022 langte eine Stellungnahme der mitbeteiligten Partei am Bundesverwaltungsgericht ein.

Am 24.02.2023 langte eine Stellungnahme der Beschwerdeführerin ein. Unter einem wurde ein Privatgutachten vorgelegt. Das Bundesverwaltungsgericht übermittelte diese samt Privatgutachten an die mitbeteiligte Partei und die belangte Behörde.

Am 08.03.2023 führte das Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der die Beschwerdeführerin, Vertreter der mitbeteiligten Partei, eine Vertreterin der belangten Behörde und ein Vertreter des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion II Mobilität, teilnahmen. Am 08.03.2023 führte das Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der die Beschwerdeführerin, Vertreter der mitbeteiligten Partei, eine Vertreterin der belangten Behörde und ein Vertreter des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion römisch zwei Mobilität, teilnahmen.

Am 29.03.2023 langte einer Stellungnahme der Beschwerdeführerin ein, die in der Folge an die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei übermittelt wurden. Die Stellungnahme der mitbeteiligten Partei hierzu langte am 12.05.2023 am Bundesverwaltungsgericht ein.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen: römisch zwei. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

Die Beschwerdeführerin beabsichtigt die Errichtung einer Wohnhausanlage mit 40 Wohneinheiten, drei gewerblichen Einheiten und 85 Pflichtstellplätzen samt gebäudetechnischen Anlagen in XXXX , auf dem Grundstück Nr XXXX , KG XXXX , XXXX . Die Beschwerdeführerin beabsichtigt die Errichtung einer Wohnhausanlage mit 40 Wohneinheiten, drei gewerblichen Einheiten und 85 Pflichtstellplätzen samt gebäudetechnischen Anlagen in römisch 40 , auf dem Grundstück Nr römisch 40 , KG römisch 40 , römisch 40 .

Das Bauprojekt befindet sich in einer Entfernung von weniger als 12 m von der Gleisachse an der ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX , km XXXX – km XXXX rechts der Bahn. Die Abstände der Untergeschosse von der Gleisachse betragen 6,7 m (erstes und zweites Untergeschoss), sowie 5,7 m (zweites Untergeschoss). Das Bauprojekt befindet sich in einer Entfernung von weniger als 12 m von der Gleisachse an der ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40 , km römisch 40 – km römisch 40 rechts der Bahn. Die Abstände der Untergeschosse von der Gleisachse betragen 6,7 m (erstes und zweites Untergeschoss), sowie 5,7 m (zweites Untergeschoss).

Die Unterführung B11 schließt mit ihrem Tragwerk unmittelbar an das Grundstück an. Die Eisenbahnbrücke über die B11 wurde neu errichtet und ist im Bestand nicht breit genug, um weitere Gleise aufzunehmen oder Gleisverschwenkungen um mehrere Meter bewältigen zu können. Der Bahnhof XXXX wurde mit Randbahnsteigen neu ausgestattet, die bei Erweiterung ebenfalls neu zu errichten wären. Die Nutzungsdauer der neu errichteten Eisenbahnbrücke entspricht etwa jener des geplanten Bauwerks. Links der Bahn steht Bahngrund zur Verfügung, der frei von Bestandsbauwerken ist. Die Unterführung B11 schließt mit ihrem Tragwerk unmittelbar an das Grundstück an. Die Eisenbahnbrücke über die B11 wurde neu errichtet und ist im Bestand nicht breit genug, um weitere Gleise aufzunehmen oder Gleisverschwenkungen um mehrere Meter bewältigen zu können. Der Bahnhof römisch 40 wurde mit Randbahnsteigen neu ausgestattet, die bei Erweiterung ebenfalls neu zu errichten wären. Die Nutzungsdauer der neu errichteten Eisenbahnbrücke entspricht etwa jener des geplanten Bauwerks. Links der Bahn steht Bahngrund zur Verfügung, der frei von Bestandsbauwerken ist.

Das aktuell verbindliche „Zielnetz 2025+“ wurde 2012 erstellt und definiert den – zum damaligen Zeitpunkt – mittelfristigen Netzausbau. Sein Planungshorizont deckt in etwa die Jahre 2025 bis 2030 ab. Die Rahmenpläne der ÖBB sind darauf aufbauende Konkretisierungen des Zielnetzes und legen eine Priorisierung für die Umsetzung der Projekte fest. Der derzeit gültige Rahmenplan ist der Rahmenplan 2022 – 2026. Für den Bereich der Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX („Ostbahn“) sind im Bereich XXXX im „Zielnetz 2025+“ und im Rahmenplan 2022 – 2026 keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Das aktuell verbindliche „Zielnetz 2025+“ wurde 2012 erstellt und definiert den – zum damaligen Zeitpunkt – mittelfristigen Netzausbau. Sein Planungshorizont deckt in etwa die Jahre 2025 bis 2030 ab. Die Rahmenpläne der ÖBB sind darauf aufbauende Konkretisierungen des Zielnetzes und legen eine Priorisierung für die Umsetzung der Projekte fest. Der derzeit gültige Rahmenplan ist der Rahmenplan 2022 – 2026. Für den Bereich der Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40 („Ostbahn“) sind im Bereich römisch 40 im „Zielnetz 2025+“ und im Rahmenplan 2022 – 2026 keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen.

Aktuell in Ausarbeitung im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie befindet sich das „Zielnetz 2040“, das eine längerfristige Perspektive für den Infrastrukturausbau vorgibt. Für dessen Erarbeitung wurden einerseits gemeinsam mit der ÖBB Infrastruktur AG und in Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern Module definiert, die künftige sinnvolle Erweiterungen des Netzes darstellen können. Diese Module

werden anschließend mit einem einheitlichen Bewertungsverfahren bewertet und priorisiert. Ein wesentlicher Bestandteil für diese Bewertung der Projekte ist das Projekt „Verkehrsprognose 2040“, das derzeit ebenfalls erarbeitet wird.

Eines dieser Module ist „Optimierung des Südzulaufes Wien“, das einen dreigleisigen Ausbau der Ostbahn zwischen Kledering und Gramatneusiedl – also auch im Bereich von XXXX – einschließt. Eines dieser Module ist „Optimierung des Südzulaufes Wien“, das einen dreigleisigen Ausbau der Ostbahn zwischen Kledering und Gramatneusiedl – also auch im Bereich von römisch 40 – einschließt.

Es liegen derzeit weder zum „Zielnetz 2040“ noch zur „Verkehrsprognose 2040“ schon Ergebnisse und verbindliche Aussagen vor. Folgende Punkte machen einen dreigleisigen Ausbau der Ostbahn im Bereich von XXXX wahrscheinlich: Es liegen derzeit weder zum „Zielnetz 2040“ noch zur „Verkehrsprognose 2040“ schon Ergebnisse und verbindliche Aussagen vor. Folgende Punkte machen einen dreigleisigen Ausbau der Ostbahn im Bereich von römisch 40 wahrscheinlich:

? Die Streckenkapazität ist derzeit überlastet. Auf Basis der „Verkehrsprognosen 2025 +“ verbleibt trotz des geplanten Ausbaus der Flughafenspange eine hohe Streckenauslastung (80%-100%)

? Aufgrund der Zielvorgaben des „Mobilitätsmasterplan 2030“ ist mit großen Anstrengungen zur Erhöhung des Schienenverkehrsanteils zu rechnen.

? Aufgrund zahlreicher europäischer Initiativen ist mit einer Attraktivierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs und damit mit einem deutlichen Verkehrswachstum entlang der TEN-V Achsen zu rechnen.

? Die Ostbahn im Bereich von XXXX liegt in einem Schnittbereich von mehreren TEN-V Korridoren mit grundsätzlich stark dynamischen Wachstum. Die Ostbahn im Bereich von römisch 40 liegt in einem Schnittbereich von mehreren TEN-V Korridoren mit grundsätzlich stark dynamischen Wachstum.

Für den Bereich der Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX („Ostbahn“) im Bereich XXXX sind damit derzeit zwar keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen, es stellt sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit dar, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt wird. Für den Bereich der Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40 („Ostbahn“) im Bereich römisch 40 sind damit derzeit zwar keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen, es stellt sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit dar, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt wird.

2. Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zum Vorhaben der Beschwerdeführerin und seiner Lage ergeben sich aus dem Akteninhalt und sind unstrittig.

Die Feststellungen zu den in Ausarbeitung befindlichen Planungsdokumenten und zum zu erwartenden Ausbau beruhen auf der Stellungnahme von XXXX, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion II, Abteilung 3 Infrastrukturplanung, die die Ausführungen der mitbeteiligten Partei im Wesentlichen bestätigt. Dies wurde auch im Zuge der mündlichen Verhandlung am 08.03.2023 umfassend mit der Beschwerdeführerin, Vertretern der mitbeteiligten Partei, der belangten Behörde und einem Vertreter der des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion II, Abteilung 3 – Infrastrukturplanung, erläutert. Die Feststellungen zu den in Ausarbeitung befindlichen Planungsdokumenten und zum zu erwartenden Ausbau beruhen auf der Stellungnahme von römisch 40, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion römisch zwei, Abteilung 3 Infrastrukturplanung, die die Ausführungen der mitbeteiligten Partei im Wesentlichen bestätigt. Dies wurde auch im Zuge der mündlichen Verhandlung am 08.03.2023 umfassend mit der Beschwerdeführerin, Vertretern der mitbeteiligten Partei, der belangten Behörde und einem Vertreter der des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion römisch zwei, Abteilung 3 – Infrastrukturplanung, erläutert.

Zudem wurde von der belangten Behörde eine Stellungnahme von XXXX, Sektion IV, Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge eingeholt, auf diesem beruhen die Feststellungen zur aktuellen Lage um das verfahrensgegenständliche Projekt. An der mündlichen Verhandlung nahm der

Amtssachverständige nicht teil (OZ 10, S. 2), ließ jedoch über die Vertreterin der belangten Behörde ausrichten, er bleibe bei seiner bisherigen fachlichen Beurteilung, seine Stellungnahme vom 16.02.2022 sei abschließend (OZ 10, S. 7). Eine im Wesentlichen übereinstimmende Darstellung findet sich im von der Beschwerdeführerin in Vorlage gebrachten Privatgutachten (Beilage zu OZ 7). Zudem wurde von der belangten Behörde eine Stellungnahme von römisch 40, Sektion römisch vier, Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge eingeholt, auf diesem beruhen die Feststellungen zur aktuellen Lage um das verfahrensgegenständliche Projekt. An der mündlichen Verhandlung nahm der Amtssachverständige nicht teil (OZ 10, S. 2), ließ jedoch über die Vertreterin der belangten Behörde ausrichten, er bleibe bei seiner bisherigen fachlichen Beurteilung, seine Stellungnahme vom 16.02.2022 sei abschließend (OZ 10, S. 7). Eine im Wesentlichen übereinstimmende Darstellung findet sich im von der Beschwerdeführerin in Vorlage gebrachten Privatgutachten (Beilage zu OZ 7).

3. Rechtliche Beurteilung:

Die Beschwerdeführerin beantragt die Bewilligung für die Errichtung einer Wohnhausanlage im Bauverbots- und Gefährdungsbereich. Die ursprünglich von der mitbeteiligten Partei erteilte Zustimmung wurde widerrufen und eine Zustimmung zum geänderten Projekt nicht erteilt.

Gemäß § 42 Abs. 1 EisbG ist bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nichtöffentlichen Eisenbahnen die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenzen und bis zu zwölf Meter von dieser verboten (Bauverbotsbereich). Gemäß Paragraph 42, Absatz eins, EisbG ist bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nichtöffentlichen Eisenbahnen die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenzen und bis zu zwölf Meter von dieser verboten (Bauverbotsbereich).

Gemäß § 42 Abs. 3 EisbG kann die Behörde Ausnahmen von der Bestimmung des Abs. 1 leg. cit. erteilen, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist. Gemäß Paragraph 42, Absatz 3, EisbG kann die Behörde Ausnahmen von der Bestimmung des Absatz eins, leg. cit. erteilen, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

Gemäß § 43 Abs. 1 EisbG ist in der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird. Gemäß Paragraph 43, Absatz eins, EisbG ist in der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

Gemäß § 43 Abs. 3 EisbG ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen, wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen. Gemäß Paragraph 43, Absatz 3, EisbG ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen, wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann die Ausnahmebewilligung nach § 42 Abs. 3 EisbG nur

versagt werden, wenn ihrer Erteilung öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. Dabei handelt es sich um öffentliche Interesse, die vom Gesetz geschützt werden und es kann deshalb immer nur zur Entscheidung stehen, ob der Schutz dieser Interessen gewährleistet bleibt, wenn eine Ausnahme vom Verbot im Einzelfall auf Ansuchen erteilt wird (VwGH 28.02.2006, 2005/03/0244). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann die Ausnahmegewilligung nach Paragraph 42, Absatz 3, EisbG nur versagt werden, wenn ihrer Erteilung öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen. Dabei handelt es sich um öffentliche Interesse, die vom Gesetz geschützt werden und es kann deshalb immer nur zur Entscheidung stehen, ob der Schutz dieser Interessen gewährleistet bleibt, wenn eine Ausnahme vom Verbot im Einzelfall auf Ansuchen erteilt wird (VwGH 28.02.2006, 2005/03/0244).

Den Erläuterungen zur Novelle des EisbG mit BGBl. Nr. 452/1992 ist zu entnehmen, dass die in § 43 Abs. 3 EisbG angesprochenen öffentlichen Verkehrsinteressen vorrangig in der Gewährleistung der Erweiterungsmöglichkeiten zu sehen sein werden und daher schon aus diesem Grund mit den Planungsabsichten des Eisenbahnunternehmens abzustimmen sind (ErläutRV 295 BlgNr XXVII. GP, S. 18). Der nächstgelegene Bereich zur Eisenbahn soll demnach möglichst von einer die Erweiterung der Eisenbahn behindernden Verbauung freigehalten werden (Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz § 42 EisbG Rn 11 [Stand 30.9.2021, rdb.at]). § 14d EisbG führt im Zusammenhang mit dem im EisbG mehrfach verwendeten Begriff der „öffentlichen Verkehrsinteressen“ insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn an. Den Erläuterungen zur Novelle des EisbG mit Bundesgesetzblatt Nr. 452 aus 1992, ist zu entnehmen, dass die in Paragraph 43, Absatz 3, EisbG angesprochenen öffentlichen Verkehrsinteressen vorrangig in der Gewährleistung der Erweiterungsmöglichkeiten zu sehen sein werden und daher schon aus diesem Grund mit den Planungsabsichten des Eisenbahnunternehmens abzustimmen sind (ErläutRV 295 BlgNr römisch 27. GP, S. 18). Der nächstgelegene Bereich zur Eisenbahn soll demnach möglichst von einer die Erweiterung der Eisenbahn behindernden Verbauung freigehalten werden (Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz Paragraph 42, EisbG Rn 11 [Stand 30.9.2021, rdb.at]). Paragraph 14 d, EisbG führt im Zusammenhang mit dem im EisbG mehrfach verwendeten Begriff der „öffentlichen Verkehrsinteressen“ insbesondere das Interesse an der Vereinheitlichung oder Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs, das Verkehrsvolumen, die Streckenlänge oder die sonstige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn an.

Gegenständlich ist im Wesentlichen strittig, ob die von der mitbeteiligten Partei dargelegten Planungsabsichten so hinreichend konkret sind, dass der Erteilung der Bewilligung nach § 42 Abs. 3 EisbG ein öffentliches Verkehrsinteresse entgegen steht. Gegenständlich ist im Wesentlichen strittig, ob die von der mitbeteiligten Partei dargelegten Planungsabsichten so hinreichend konkret sind, dass der Erteilung der Bewilligung nach Paragraph 42, Absatz 3, EisbG ein öffentliches Verkehrsinteresse entgegen steht.

Hierzu ist zunächst auszuführen, dass zwar derzeit keine verbindlichen Ausbaumaßnahmen an der Ostbahn vorgesehen sind, sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit darstellt, dass derartige Maßnahmen in den sich in Ausarbeitung befindlichen Planungsdokumenten, nämlich dem „Zielnetz 2040“ vorgesehen sein werden. Rechtsgrundlage für das Zielnetz ist § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz, es bildet die Grundlage für den Rahmenplan der mitbeteiligten Partei, der die konkret geplanten Projekte und deren Investitionssummen umfasst. Hierzu ist zunächst auszuführen, dass zwar derzeit keine verbindlichen Ausbaumaßnahmen an der Ostbahn vorgesehen sind, sich aber eine hohe Wahrscheinlichkeit darstellt, dass derartige Maßnahmen in den sich in Ausarbeitung befindlichen Planungsdokumenten, nämlich dem „Zielnetz 2040“ vorgesehen sein werden. Rechtsgrundlage für das Zielnetz ist Paragraph 42, Absatz 7, Bundesbahngesetz, es bildet die Grundlage für den Rahmenplan der mitbeteiligten Partei, der die konkret geplanten Projekte und deren Investitionssummen umfasst.

Die Beschwerdeführerin wendet zusammengefasst ein, dass konkrete verbindliche Planungsdokumente noch nicht ausgearbeitet seien und deswegen kein öffentliches Verkehrsinteresse im Sinne des § 42 Abs. 3 EisbG begründen könnten. Hierzu ist auszuführen, dass die Datengrundlagen und Erwägungen die einen Ausbau der ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX wahrscheinlich machen, im Zuge der mündlichen Verhandlung auch mit einem Vertreter der für Infrastrukturplanung zuständigen Abteilung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie umfassend erörtert wurden. Zudem wurde die ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX, an der das gegenständliche Bauvorhaben liegt, mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 675/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt, ist damit Hauptbahn iSd § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG und

außerdem Teil von zwei der „Trans-European Network Transport“ (TEN-T) Kernnetzkorridore iSd Art. 44 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 iVm Anhang I Teil I Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 und dieser zufolge zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen. Insofern ist im Unionsrecht ein Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke bereits verbindlich vorgesehen. Die Beschwerdeführerin wendet zusammengefasst ein, dass konkrete verbindliche Planungsdokumente noch nicht ausgearbeitet seien und deswegen kein öffentliches Verkehrsinteresse im Sinne des Paragraph 42, Absatz 3, EisbG begründen könnten. Hierzu ist auszuführen, dass die Datengrundlagen und Erwägungen die einen Ausbau der ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40 wahrscheinlich machen, im Zuge der mündlichen Verhandlung auch mit einem Vertreter der für Infrastrukturplanung zuständigen Abteilung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie umfassend erörtert wurden. Zudem wurde die ÖBB-Strecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40, an der das gegenständliche Bauvorhaben liegt, mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, Bundesgesetzblatt Nr. 675 aus 1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt, ist damit Hauptbahn iSd Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer eins, EisbG und außerdem Teil von zwei der „Trans-European Network Transport“ (TEN-T) Kernnetzkorridore iSd Artikel 44, Absatz eins, Verordnung (EU) Nr. 1315 aus 2013, in Verbindung mit Anhang römisch eins Teil römisch eins Verordnung (EU) Nr. 1316 aus 2013, und dieser zufolge zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke auszubauen. Insofern ist im Unionsrecht ein Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke bereits verbindlich vorgesehen.

Zum Zeithorizont wendet die Beschwerdeführerin ein, dass die Umsetzung des Ausbaus zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke für das Gesamtnetz erst bis 2050 und damit nicht in absehbarer Zeit erfolgen solle. Im von ihr vorgelegten Privatgutachten beschränkt sich die Beschwerdeführerin im Wesentlichen auf den Betrachtungszeitraum bis 2032. Die Beschwerdeführerin beabsichtigt allerdings die Errichtung eines Wohnhauses, bei dem wohl davon auszugehen ist, dass dieses auch nach 2030 bzw. 2040 oder auch 2050 noch besteht und genutzt wird. Insofern ist mit Blick auf den grundsätzlich weit in die Zukunft reichenden Planungshorizont bei Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen der Einwand nicht nachvollziehbar und dient der Bauverbotsbereich nach § 42 EisbG nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts gerade der Gewährleistung auch weiter in der Zukunft liegender Erweiterungsmöglichkeiten, wenn sich deren Erforderlichkeit bereits abzeichnet und reicht daher ein Zeithorizont von bloß zehn Jahren für die Beurteilung nicht aus. Zudem gehört der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt zum Kernnetz nach der TEN-V, von dem die Beschwerdeführerin selbst ausführt, dieses sei bis 2030 umzusetzen. Zum Zeithorizont wendet die Beschwerdeführerin ein, dass die Umsetzung des Ausbaus zur Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke für das Gesamtnetz erst bis 2050 und damit nicht in absehbarer Zeit erfolgen solle. Im von ihr vorgelegten Privatgutachten beschränkt sich die Beschwerdeführerin im Wesentlichen auf den Betrachtungszeitraum bis 2032. Die Beschwerdeführerin beabsichtigt allerdings die Errichtung eines Wohnhauses, bei dem wohl davon auszugehen ist, dass dieses auch nach 2030 bzw. 2040 oder auch 2050 noch besteht und genutzt wird. Insofern ist mit Blick auf den grundsätzlich weit in die Zukunft reichenden Planungshorizont bei Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen der Einwand nicht nachvollziehbar und dient der Bauverbotsbereich nach Paragraph 42, EisbG nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts gerade der Gewährleistung auch weiter in der Zukunft liegender Erweiterungsmöglichkeiten, wenn sich deren Erforderlichkeit bereits abzeichnet und reicht daher ein Zeithorizont von bloß zehn Jahren für die Beurteilung nicht aus. Zudem gehört der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt zum Kernnetz nach der TEN-V, von dem die Beschwerdeführerin selbst ausführt, dieses sei bis 2030 umzusetzen.

Mit Stellungnahme vom 29.03.2023 (OZ 12) beantragt die Beschwerdeführerin zudem die Einholung eines Sachverständigengutachtens aus dem Bereich Bauwesen Eisenbahnanlagen. Hierzu ist zunächst auszuführen, dass bereits die belangte Behörde die Stellungnahme eines Amtssachverständigen eingeholt hat, der sich abstrakt mit der Umsetzung von Baumaßnahmen im verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt auseinandersetzt. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die Planungsabsichten, auf die es nach den bereits zitierten Erläuterungen ankommt, nicht Gegenstand eines Sachverständigenbeweises sein können, nachdem ein konkretes, ausgearbeitetes Projekt, das beurteilt werden könnte, noch gar nicht vorliegt und daher noch gar nicht konkret beurteilt werden kann, inwiefern die Flächen innerhalb des Bauverbotsbereiches tatsächlich dafür freigehalten werden müssen. Ein konkretes Projekt ist aber auch nicht Voraussetzung für das Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsinteresses im Sinne des § 42 Abs. 3 EisbG, nachdem die Erläuterungen von „Planungsabsichten“ und „Erweiterungsmöglichkeiten“ sprechen. Die Beschwerdeführerin legt auch nicht dar, was vom Sachverständigen überhaupt konkret beurteilt werden und was hierdurch bewiesen werden soll (Vgl. VwGH 15.02.2021, Ra 2019/17/0125). Mit Stellungnahme vom 29.03.2023 (OZ 12)

beantragt die Beschwerdeführerin zudem die Einholung eines Sachverständigengutachtens aus dem Bereich Bauwesen Eisenbahnanlagen. Hierzu ist zunächst auszuführen, dass bereits die belangte Behörde die Stellungnahme eines Amtssachverständigen eingeholt hat, der sich abstrakt mit der Umsetzung von Baumaßnahmen im verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt auseinandersetzt. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die Planungsabsichten, auf die es nach den bereits zitierten Erläuterungen ankommt, nicht Gegenstand eines Sachverständigenbeweises sein können, nachdem ein konkretes, ausgearbeitetes Projekt, das beurteilt werden könnte, noch gar nicht vorliegt und daher noch gar nicht konkret beurteilt werden kann, inwiefern die Flächen innerhalb des Bauverbotsbereiches tatsächlich dafür freigehalten werden müssen. Ein konkretes Projekt ist aber auch nicht Voraussetzung für das Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsinteresses im Sinne des Paragraph 42, Absatz 3, EisbG, nachdem die Erläuterungen von „Planungsabsichten“ und „Erweiterungsmöglichkeiten“ sprechen. Die Beschwerdeführerin legt auch nicht dar, was vom Sachverständigen überhaupt konkret beurteilt werden und was hierdurch bewiesen werden soll (Vgl. VwGH 15.02.2021, Ra 2019/17/0125).

Die von der belangten Behörde eingeholte Stellungnahme kommt zu dem Schluss, dass der Widerruf der Zustimmung gemäß § 42 EisbG nicht schlüssig und nachvollziehbar sei, die Ausnahme vom Bauverbotsbereich sei im Sinne der Antragstellerin zu unterstützen, sofern von der mitbeteiligten Partei keine nachvollziehbare Begründung für den Widerruf vorgebracht werde. Zur Begründung für den Widerruf führte die mitbeteiligte Partei im Zuge der mündlichen Verhandlung allerdings aus, dass bei der Genehmigung die internen Überprüfungsprozesse nicht eingehalten und deshalb die durchaus bekannten künftigen Anforderungen an die Kapazität der Strecke nicht berücksichtigt worden seien, die Bewilligung sei schon damals nicht zu erteilen gewesen. Es sei zugegeben ein Fehler gewesen (OZ 10, S. 6). Insofern ist nachvollziehbar dargelegt, wie es ursprünglich zur Zustimmung gekommen ist. Dass die Beschwerdeführerin sich darüber ärgert, ist natürlich nachvollziehbar, allfällige hierdurch erlittene Nachteile lösen jedoch allenfalls privatrechtliche Ansprüche aus, sind aber für die Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses nicht relevant. Die von der belangten Behörde eingeholte Stellungnahme kommt zu dem Schluss, dass der Widerruf der Zustimmung gemäß Paragraph 42, EisbG nicht schlüssig und nachvollziehbar sei, die Ausnahme vom Bauverbotsbereich sei im Sinne der Antragstellerin zu unterstützen, sofern von der mitbeteiligten Partei keine nachvollziehbare Begründung für den Widerruf vorgebracht werde. Zur Begründung für den Widerruf führte die mitbeteiligte Partei im Zuge der mündlichen Verhandlung allerdings aus, dass bei der Genehmigung die internen Überprüfungsprozesse nicht eingehalten und deshalb die durchaus bekannten künftigen Anforderungen an die Kapazität der Strecke nicht berücksichtigt worden seien, die Bewilligung sei schon damals nicht zu erteilen gewesen. Es sei zugegeben ein Fehler gewesen (OZ 10, S. 6). Insofern ist nachvollziehbar dargelegt, wie es ursprünglich zur Zustimmung gekommen ist. Dass die Beschwerdeführerin sich darüber ärgert, ist natürlich nachvollziehbar, allfällige hierdurch erlittene Nachteile lösen jedoch allenfalls privatrechtliche Ansprüche aus, sind aber für die Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses nicht relevant.

Begründend führt der Amtssachverständige ansonsten im Wesentlichen aus, die neu errichtete Eisenbahnbrücke über die B11 sei im Bestand nicht breit genug, um weitere Gleise aufzunehmen oder Gleisverschwenkungen um mehrere Meter bewältigen zu können, der Bahnhof XXXX sei mit Randbahnsteigen neu ausgestattet, die Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke entspreche etwa jener des geplanten Bauwerks, die bei Erweiterungen ebenfalls neu zu errichten wäre, die Inanspruchnahme von Fremdengrund zur Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur sei rechts der Bahn nicht zu erwarten, weil links der Bahn ausreichend Bahngrund zur Verfügung stehe. Hierzu ist zunächst anzumerken, dass auch die Zulässigkeit einer Inanspruchnahme von Grund Rechts der Bahn erst im Zuge des Verfahrens über ein konkretes Projekt tatsächlich beurteilt werden kann. Zudem führt die mitbeteiligte Partei auch weitere in einem künftigen Bauprojekt zu berücksichtigende eisenbahnspezifische Anforderungen an, z.B. Einhaltung derzeitiger und künftiger Schutznormen betreffend Lärm und Erschütterung, Veränderung der Gleistopologie, Abstandsnormen in Weichenbereichen, weitere Streckenkomponenten, etc. (OZ 10, S. 7-8), die im Zuge der mündlichen Verhandlung auch näher besprochen wurden und erläuterte, dass entsprechend den Erfordernissen der Bestand adaptiert werde (OZ 10, S. 8). Zudem wird schon in der Stellungnahme selbst ausgeführt, dass ein künftiger Ausbau grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden könne. Begründend führt der Amtssachverständige ansonsten im Wesentlichen aus, die neu errichtete Eisenbahnbrücke über die B11 sei im Bestand nicht breit genug, um weitere Gleise aufzunehmen oder Gleisverschwenkungen um mehrere Meter bewältigen zu können, der Bahnhof römisch 40 sei mit Randbahnsteigen neu ausgestattet, die Nutzungsdauer der Eisenbahnbrücke entspreche etwa jener des geplanten Bauwerks, die bei Erweiterungen ebenfalls neu zu errichten wäre, die Inanspruchnahme von Fremdengrund zur Erweiterung der

Eisenbahninfrastruktur sei rechts der Bahn nicht zu erwarten, weil links der Bahn ausreichend Bahngrund zur Verfügung stehe. Hierzu ist zunächst anzumerken, dass auch die Zulässigkeit einer Inanspruchnahme von Grund Rechts der Bahn erst im Zuge des Verfahrens über ein konkretes Projekt tatsächlich beurteilt werden kann. Zudem führt die mitbeteiligte Partei auch weitere in einem künftigen Bauprojekt zu berücksichtigende eisenbahnspezifische Anforderungen an, z.B. Einhaltung derzeitiger und künftiger Schutznormen betreffend Lärm und Erschütterung, Veränderung der Gleistopologie, Abstandnormen in Weichenbereichen, weitere Streckenkomponenten, etc. (OZ 10, S. 7-8), die im Zuge der mündlichen Verhandlung auch näher besprochen wurden und erläuterte, dass entsprechend den Erfordernissen der Bestand adaptiert werde (OZ 10, S. 8). Zudem wird schon in der Stellungnahme selbst ausgeführt, dass ein künftiger Ausbau grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden könne.

In der Stellungnahme wird überdies ausgeführt, das öffentliche Interesse an der Errichtung eines gemeinnützigen Wohnbaus in fußläufiger Entfernung zu einer Verkehrsstation sei höher zu bewerten. Hierzu ist auszuführen, dass es sich bei einer Interessenabwägung schon grundsätzlich um eine Rechtsfrage handelt, die der sachverständigen Beurteilung nicht zugänglich ist. Weiter sieht § 42 Abs. 3 EisbG keine Interessenabwägung vor, sondern, dass zu prüfen ist, ob die Erteilung einer Ausnahme mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Zudem kann ohnedies ein gemeinnütziges Wohnhaus auf dem Grundstück errichtet werden, es ist lediglich der Bauverbotsbereich gemäß § 42 EisbG freizuhalten, nicht aber das ganze Grundstück. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes besteht der statuierte Bauverbotsbereich auch unabhängig davon, in wessen Eigentum der Grund steht (VwGH 22.12.1971, 1525/70). In der Stellungnahme wird überdies ausgeführt, das öffentliche Interesse an der Errichtung eines gemeinnützigen Wohnbaus in fußläufiger Entfernung zu einer Verkehrsstation sei höher zu bewerten. Hierzu ist auszuführen, dass es sich bei einer Interessenabwägung schon grundsätzlich um eine Rechtsfrage handelt, die der sachverständigen Beurteilung nicht zugänglich ist. Weiter sieht Paragraph 42, Absatz 3, EisbG keine Interessenabwägung vor, sondern, dass zu prüfen ist, ob die Erteilung einer Ausnahme mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Zudem kann ohnedies ein gemeinnütziges Wohnhaus auf dem Grundstück errichtet werden, es ist lediglich der Bauverbotsbereich gemäß Paragraph 42, EisbG freizuhalten, nicht aber das ganze Grundstück. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes besteht der statuierte Bauverbotsbereich auch unabhängig davon, in wessen Eigentum der Grund steht (VwGH 22.12.1971, 1525/70).

Weiter wendet die Beschwerdeführerin ein, der Mindestabstand werde lediglich von Untergeschossen und einigen Balkonen der Obergeschoße, nicht aber durch oberirdische Bebauung unterschritten. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshof ist § 43 Abs. 1 EisbG (damals § 38 Abs. 1 EisbG) dahin zu interpretieren, dass ein Bauverbot auch oberhalb und unterhalb der Gleisanlagen, und zwar zwölf Meter von der Mitte der äußersten Gleisachse in vertikaler und horizontaler Richtung in Form eines Quaders besteht (RS 0058048). Insofern verfängt dieses Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht. Weiter wendet die Beschwerdeführerin ein, der Mindestabstand werde lediglich von Untergeschossen und einigen Balkonen der Obergeschoße, nicht aber durch oberirdische Bebauung unterschritten. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshof ist Paragraph 43, Absatz eins, EisbG (damals Paragraph 38, Absatz eins, EisbG) dahin zu interpretieren, dass ein Bauverbot auch oberhalb und unterhalb der Gleisanlagen, und zwar zwölf Meter von der Mitte der äußersten Gleisachse in vertikaler und horizontaler Richtung in Form eines Quaders besteht (RS 0058048). Insofern verfängt dieses Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht.

Im Ergebnis kommt das Bundesverwaltungsgericht zu dem Schluss, dass die von der mitbeteiligten Partei dargelegten Planungsabsichten ausreichend konkret sind, um als öffentliches Verkehrsinteresse im Sinne des § 42 Abs. 3 EisbG einer Bebauung des Bauverbotsbereichs durch die Beschwerdeführerin entgegenzustehen. Im Ergebnis kommt das Bundesverwaltungsgericht zu dem Schluss, dass die von der mitbeteiligten Partei dargelegten Planungsabsichten ausreichend konkret sind, um als öffentliches Verkehrsinteresse im Sinne des Paragraph 42, Absatz 3, EisbG einer Bebauung des Bauverbotsbereichs durch die Beschwerdeführerin entgegenzustehen.

Die Beschwerde war daher spruchgemäß abzuweisen.

4. Zulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen. Gemäß Paragraph 25 a, Absatz eins, VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig, weil keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes dazu vorliegt, wie konkret die Planungsabsichten des Eisenbahnunternehmens sein und welchen Zeithorizont sie betreffen müssen, um davon auszugehen, dass die beantragte Ausnahme mit den öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 42 Abs. 3 EisbG nicht zu vereinbaren ist. Gegenständlich ist der Ausbau des Streckenabschnittes zur Hochleistungsbahnstrecke unionsrechtlich in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (TEN-V) vorgesehen. Weiter hat das Verfahren ergeben, dass für die Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst XXXX („Ostbahn“) im Bereich XXXX derzeit keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, aber eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt wird. Denkmöglich wäre jedoch auch eine Auslegung des § 42 Abs. 3 EisbG dahingehend, dass von ausreichenden Planungsabsichten erst dann auszugehen ist, wenn Ausbaumaßnahmen bereits im Zielnetz oder sogar bereits im Rahmenplan gemäß § 42 Abs. 7 Bundesbahngesetz verbindlich vorgesehen sind. Nachdem die gegenständliche Entscheidung von dieser Rechtsfrage abhängt und eine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes dazu aber fehlt, liegt damit eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung vor und die Revision war für zulässig zu erklären.

Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG zulässig, weil keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes dazu vorliegt, wie konkret die Planungsabsichten des Eisenbahnunternehmens sein und welchen Zeithorizont sie betreffen müssen, um davon auszugehen, dass die beantragte Ausnahme mit den öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des Paragraph 42, Absatz 3, EisbG nicht zu vereinbaren ist. Gegenständlich ist der Ausbau des Streckenabschnittes zur Hochleistungsbahnstrecke unionsrechtlich in der Verordnung (EU) Nr. 1315 aus 2013, (TEN-V) vorgesehen. Weiter hat das Verfahren ergeben, dass für die Bahnstrecke Wien Hbf. Ost – Staatsgrenze nächst römisch 40 („Ostbahn“) im Bereich römisch 40 derzeit keine verbindlich vereinbarten Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind, aber eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass eine derartige Maßnahme im Rahmen des in Erarbeitung befindlichen „Zielnetzes 2040“ mit entsprechender Priorität gewürdigt wird. Denkmöglich wäre jedoch auch eine Auslegung des Paragraph 42, Absatz 3, EisbG dahingehend, dass von ausreichenden Planungsabsichten erst dann auszugehen ist, wenn Ausbaumaßnahmen bereits im Zielnetz oder sogar bereits im Rahmenplan gemäß Paragraph 42, Absatz 7, Bundesbahngesetz verbindlich vorgesehen sind. Nachdem die gegenständliche Entscheidung von dieser Rechtsfrage abhängt und eine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes dazu aber fehlt, liegt damit eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung vor und die Revision war für zulässig zu erklären.

Schlagworte

Amtssachverständiger Ausnahmebestimmung Bauausführung Einverständnis Interessenabwägung mündliche Verhandlung Nachvollziehbarkeit öffentliches Interesse Revision zulässig Schlüssigkeit Widerruf

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2023:W102.2260511.1.00

Im RIS seit

12.09.2023

Zuletzt aktualisiert am

12.09.2023

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at