

TE Vwgh Beschluss 2018/9/4 Ra 2018/03/0073

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 04.09.2018

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §8;
B-VG Art133 Abs4 idF 2012/I/051;
B-VG Art133 Abs4;
EisenbahnG 1957 §31e idF 2006/I/125;
EisenbahnG 1957 §31e;
EisenbahnG 1957 §36 Abs1 Z1;
EisenbahnG 1957 §36 Abs2;
VgEV 2009;
VwGG §28 Abs3 idF 2013/I/033;
VwGG §34 Abs1 idF 2013/I/033;
VwGG §34 Abs1a idF 2013/I/033;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung der Schriftführerin Mag. Harrer, über die Revision der H K in G, vertreten durch Mag. Georg Morent, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Spiegelgasse 19, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 19. April 2018, Zl. LVwG-AV-729/001-2014, betreffend eine Angelegenheit nach dem EisbG (mitbeteiligte Partei: Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, 1010 Wien, Stock im Eisen Platz 3/3/29; belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptfrau von Niederösterreich), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung

1 Die Revisionswerberin ist Eigentümerin einer an die F-Gasse, auf der - niveaugleich und nicht auf einem eigenen Bahnkörper verlaufend - die Trasse der mitbeteiligten Partei (iF: WLB) führt, grenzenden Liegenschaft in G. Sie hatte mit einem an die belangte Behörde gerichteten Schriftsatz die Feststellung beantragt, dass näher bezeichnete, im Zeitraum Juni bis Oktober 2007 auf dem Grundstück in der F-Gasse seitens der WLB durchgeführte Bauarbeiten konsenslos erfolgt seien. Es seien nicht nur die verlegten Schienen erneuert, sondern die Gasse durchgehend aufgedigelt und ein neues Fundament eingegraben worden, zu dem Zweck, schwere Güterzüge über diese Strecke führen zu können. Die Gleisanlage sei nunmehr für den Betrieb einer Güterzugstrecke geeignet, die Umbauarbeiten hätten zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn geführt, woraus sich die Bewilligungspflicht ergäbe.

2 Mit dem nunmehr in Revision gezogenen Erkenntnis des Verwaltungsgerichts wurde (im zweiten Rechtsgang, nachdem ein früher über den Antrag erlassener Berufungsbescheid vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 17. März 2011, 2009/03/0151, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben worden war) der Feststellungsantrag der Revisionswerberin abgewiesen; die ordentliche Revision wurde für nicht zulässig erklärt.

3 Das Verwaltungsgericht traf - nach Durchführung mündlicher Verhandlungen am 15. Februar 2018 und 3. April 2018 - folgende Feststellungen: Die WLB betreibe die Eisenbahnlinie von Wien (Oper) bis Baden Josefsplatz (Badner Bahn). Die Streckenlänge betrage rund 27 km, wobei die Strecke unter anderem auch durch die F-Gasse in G führe. Jedenfalls in diesem Bereich werde die Badner Bahn zweigleisig geführt.

4 Im Jahr 2007 seien beide Gleisanlagen im Bereich der F-Gasse in G über eine Länge von rund 300 bis 350 m erneuert und dabei zunächst die alte Gleisanlage vollständig abgetragen worden. In der ursprünglichen Form seien - für den Güterverkehr geeignete -

Breittrillenschienen verlegt gewesen. Die Neuerrichtung sei derart erfolgt, dass zunächst eine zementgebundene, etwa 30 cm starke Tragschicht eingebracht worden sei, die der Minimierung von Setzungen diene. Auf diese Tragschicht sei zu Zwecken der Dämmung eine elastische Folie aufgebracht worden, auf diese Schicht in weiterer Folge die Halbfertigteile. Diese seien unter Zugabe von Bewehrungsseisen zubetoniert worden, sodass die gesamte Anlage kraftschlüssig geworden sei (System EDILON unter Verwendung von Vignolschienen). Nach der Aushärtung sei auch an den beiden Seiten eines jeden der beiden Gleise eine Dämmschicht in vertikaler Richtung aufgebracht worden. Die Lage der neu errichteten Gleise sei sowohl in seitlicher als auch in höhenmäßiger Sicht (abgesehen von möglichen Abweichungen im Bereich weniger Millimeter) ident mit der Lage der ursprünglichen Gleisanlage.

5 Vor Beginn der Baumaßnahmen habe die höchstzulässige Achslast für die Teilstrecke Wien/Philadelphiabrücke bis Leersdorf 22,5 t und die grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Güterzügen, sofern in diesen auch Wagen mit 22,5 t Achslast (entsprechend Streckenklasse D4) gereiht gewesen seien, 50 km/h betragen (Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 4. Juli 1987, mit dem die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 37 EisebG erteilt worden sei).

6 Für folgenden Bereich sei mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 27. Oktober 1965 für Personenzüge die Maximalgeschwindigkeit mit 25 km/h festgelegt worden: In Fahrtrichtung Baden von km 16,970 bis zur Eisenbahnkreuzung in km 17,680, in der Gegenrichtung von der Eisenbahnkreuzung in km 17,680 bis zur Eisenbahnkreuzung in km 17,344; für alle übrigen Schienenfahrzeuge maximal 10 km/h Richtung Baden von km 16,970 bis zur Eisenbahnkreuzung in km 17,680 und maximal 20 km/h Richtung Wien von der Eisenbahnkreuzung in km 17,680 bis zur Eisenbahnkreuzung in km 17,344 (unterschiedlich wegen eines leichten Gefälles in eine Richtung). Mit der Neuerrichtung der Gleisanlagen im Bereich der F-Gasse in G sei weder eine Erhöhung der Achslast noch der Streckengeschwindigkeit verbunden. Die F-Gasse in G verlaufe von Norden beginnend ab der Kreuzung mit der Straße "A" (Streckenkilometer ca. 17,285) bis zur Kreuzung mit der S-Gasse (Streckenkilometer ca. 17,685).

7 Die Baumaßnahmen seien notwendig geworden, weil der Altbestand der beiden Gleisanlagen im verfahrensgegenständlichen Bereich durch Verschleiß infolge jahrelanger Nutzung sowie des Alterungsprozesses schadhaft geworden sei (bröckeliger Beton, gesenkte Gleisanlage usw.). Vor dem Umbau sei im verfahrensgegenständlichen Bereich eine sogenannte Breittrillenschiene (für den Güterverkehr geeignet) verlegt

gewesen, nunmehr sei es eine Vignolschiene. Bereits vor Durchführung der Baumaßnahmen im Jahr 2007 seien im verfahrensgegenständlichen Bereich in beide Richtung sowohl beladene als auch unbeladene Güterzüge geführt worden.

8 Mit Bescheid vom 21. Mai 2012 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sei festgestellt worden, dass die Eisenbahnstrecke im gegenständlichen Bereich eine Nebenbahn gemäß § 11 Z 1 lit. b EisbG sei; eine dagegen erhobene Bescheidbeschwerde sei mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, als unbegründet abgewiesen worden.

9 Jedenfalls im Zeitraum der Durchführung der verfahrensgegenständlichen Arbeiten sei Ing. HS, ein Angestellter der WLB, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in der Liste gemäß § 40 EisbG für die Bereiche "Oberbau/Fahrweg" und "konstruktiver Ingenieurbau" geführt worden.

10 Im Rahmen der Beweiswürdigung verwies das Verwaltungsgericht insbesondere auf die Beweisergebnisse der durchgeführten mündlichen Verhandlungen. Zur strittigen Frage, ob vor den Baumaßnahmen im verfahrensgegenständlichen Bereich schon Güterzüge geführt worden seien, lägen mehrere Zeugenaussagen vor, wobei der Zeuge M, der ehemalige Fahrdienstleiter und Bahnhofsvorstand, ausgeführt habe, dass auch schon vor dem Umbau über die Strecke Güterzüge geführt worden seien, wenngleich großteils leere. Auch der Zeuge P habe den Verkehr von Güterzügen bestätigt, wobei er nur leere Güterzüge wahrgenommen habe, das Führen von vollen Güterzügen aber auch nicht ausschließen konnte. Ebenso hätte die Zeugin W, die nach eigenen Angaben seit 78 Jahren in der F-Gasse wohne, das Führen von leeren und beladenen Güterzügen in beide Richtungen auch schon vor den Baumaßnahmen bestätigt. Es bestünden sohin keinerlei Zweifel, dass schon vor dem Baumaßnahmen Güterzüge in beiden Richtungen auch in beladenem Zustand geführt worden seien. Für eine allfällige Erhöhung der höchstzulässigen Achslasten oder der Maximalgeschwindigkeiten auf Grund der gegenständlichen Baumaßnahmen bestünden nicht die geringsten Hinweise; auch die Revisionswerberin habe dies nur behauptet, ohne dafür einen stichhaltigen Beweis oder auch nur einen Hinweis zu liefern.

11 Im Rahmen der rechtlichen Beurteilung legte das Verwaltungsgericht zusammengefasst Folgendes dar: Da die verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen im Zeitraum Juni 2007 bis Oktober 2007 durchgeführt worden seien, sei die zum damaligen Zeitpunkt geltende Rechtslage zur Beantwortung der Frage heranzuziehen gewesen, ob für die Baumaßnahmen eine eisenbahnrechtliche Bewilligung erforderlich gewesen sei. Nach § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG in der maßgebenden Fassung der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 sei für Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauarbeiten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingten, keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich gewesen (die Z 2 bis 4 dieser Bestimmung kämen vorliegend jedenfalls nicht zum Tragen). Weitere Voraussetzung sei, dass die Baumaßnahmen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt würden und dass subjektiv-öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt würden.

12 Bewilligungspflicht liege also nur dann vor, wenn die Umbauten sowohl umfangreiche Arbeiten bedingten und darüber hinaus zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führten. Seien hingegen keine umfangreichen Arbeiten erforderlich oder führten umfangreiche Arbeiten nicht zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn, liege - immer unter der Voraussetzung, dass die Bauarbeiten unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person geführt und dass subjektivöffentliche Rechte Dritter nicht verletzt würden - Bewilligungsfreiheit vor.

13 § 36 Abs. 2 EisbG räume dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Recht ein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher zu bestimmen, für welche Baumaßnahmen jedenfalls bei Einhaltung der im Abs. 1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich sei. Eine solche Verordnung sei erst mit BGBl. II Nr. 425/2009 erlassen worden, also im Zeitpunkt der Durchführung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen noch nicht in Kraft gewesen. Vor diesem Hintergrund sei im Einzelfall zu klären gewesen, ob die konkret durchgeführten Baumaßnahmen umfangreiche Arbeiten bedingten und zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn geführt hätten. Zur Beurteilung dieser Frage erscheine es jedoch zulässig, die später erlassene Verordnung als Auslegungshilfsmittel heranzuziehen. In § 3 Abs. 1 bis 3 der genannten Verordnung würden jene Maßnahmen definiert, die umfangreiche Arbeiten iSd § 36

Abs. 1 Z 1 EisbG bedingten. Keine einzige der dort aufgelisteten Maßnahmen sei auf den revisionsgegenständlichen Fall anzuwenden. Unter Zugrundelegung dieser wenigstens erst später in Kraft getretener Verordnung zur Interpretation von § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG sei daher davon auszugehen, dass die verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen jedenfalls umfangreiche Arbeiten nicht bedingt hätten. Auch zur Beurteilung der Frage, ob mit den vorgenommenen Baumaßnahmen eine Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn verbunden gewesen sei, könne die genannte Verordnung als Interpretationshilfe herangezogen werden. Deren § 5 sehe eine Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn dann als gegeben, wenn durch die Arbeiten eine Erhöhung der Kapazität der Eisenbahn, eine Erhöhung ihrer Verfügbarkeit, eine Erweiterung des betrieblichen Einsatzgebiets der Schienenfahrzeuge, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Eisenbahn, eine Verkürzung der Fahrzeit oder eine Verbesserung der Effizienz erreicht werden könne. Die verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen seien wegen Verschleiß, Alterungsprozess und eingetretener Schadhafteigkeit erforderlich geworden. Wenigstens die Erneuerungsarbeiten nicht mit den technischen Verfahren und in derselben technischen Ausführung wie bei der ursprünglichen Herstellung, sondern nach dem Stand der Technik erfolgt seien (wofür ausdrücklich § 36 Abs. 1 EisbG verpflichte), ändere dies nichts am Umstand, dass im verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt von rund 300 bis 350 m keine höheren Achslasten zulässig seien als vor den Baumaßnahmen, und dass keine Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit vorliege. Es lägen auch keine sonstigen Umstände vor, die in irgendeiner Weise auf eine Erhöhung der Kapazität der Eisenbahn, eine Erhöhung ihrer Verfügbarkeit, eine Erweiterung des betrieblichen Einsatzgebiets der Schienenfahrzeuge, eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Eisenbahn, eine Verkürzung der Fahrzeit oder eine Verbesserung der Effizienz hinwiesen.

14 Zudem spreche § 5 der genannten Verordnung ausdrücklich von einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn. Durch die Sanierung des verfahrensgegenständlichen Abschnitts, der knapp über 1 % der Gesamtstreckenlänge betrage, könne eine derartige Verbesserung nicht erblickt werden und würde auch seitens der Revisionswerberin hierfür keine konkrete Begründung geliefert.

15 Zur weiteren Voraussetzung, ob die Baumaßnahmen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt worden seien, führte das Verwaltungsgericht Folgendes aus: Nach § 40 Abs. 1 EisbG seien entsprechende Personen (die die in Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllten und hinsichtlich deren Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestünden) in einem "nach eisenbahntechnischen Fachgebieten" unterteilten Verzeichnis zu führen. Nach der Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30. März 2018 gliedere sich der Bereich "Eisenbahnbautechnik" in die drei Fachgebiete Oberbau/Fahrweg, Hochbau und konstruktiver Ingenieurbau; ein eigenes Fachgebiet "Unterbau" werde nicht geführt. Zur Interpretation des Begriffs "Oberbau" könne als Hilfsmittel etwa Anhang I (Verzeichnis der Eisenbahninfrastrukturanlagen) der Richtlinie 2012/34/EU herangezogen werden. Danach umfasse der Oberbau Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen. Diese Definition stehe auch im Einklang mit den Ausführungen des beigezogenen Sachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb. Das Teilfachgebiet "konstruktiver Ingenieurbau" wiederum umfasse nach der erwähnten Auskunft des BMVIT Kunstbauten wie etwa Stützmauern, Brücken und dergleichen, was ebenso im Einklang mit der Definition des Begriffs "Kunstbauten" im Anhang I der erwähnten Richtlinie stehe, wonach Kunstbauten auch Bahnunterführungen, Tunnel, Bahnunterführungen und dergleichen darstellten. Auf dieser Basis bestehe für das Verwaltungsgericht nicht der geringste Zweifel, dass der gesamte neue Gleiskörper unter den Begriff "Oberbau/Fahrweg" zu subsumieren sei. Fraglich sei lediglich, ob die unmittelbar unterhalb des neuen Gleiskörpers situierte rund 30 cm starke zementgebundene Schicht unter den vorgenannten Begriff falle. Selbst für den Fall, dass diese Schicht nicht dem Fachgebiet "Oberbau/Fahrweg" zuzuordnen sei, wäre für die Revisionswerberin nichts gewonnen, weil Ing. S neben dem Fachgebiet "Oberbau/Fahrweg" auch für das Fachgebiet "konstruktiver Ingenieurbau" in die Liste gemäß § 40 EisbG eingetragen sei. Wenn die Befähigung der genannten Person nun für sämtliche in diesem Zusammenhang denkbare Kunstbauten (z.B. auch Stützmauern) reiche, dann müsse dies umso mehr für die Errichtung einer nur rund 30 cm starken zementgebundenen Schicht direkt unterhalb des Gleiskörpers zum Zwecke der Verhinderung oder Minimierung von Setzungen gelten. Damit sei gesichert davon auszugehen, dass die verfahrensgegenständlichen Arbeiten jedenfalls zur Gänze unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt worden seien.

16 Zu einer allfälligen Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die in Rede stehenden Arbeiten Parteistellung zugekommen wäre, sei Folgendes auszuführen: Eine Verletzung derartiger subjektiver Rechte und Interessen sei dann nicht gegeben, wenn die Betroffenen vom konkreten Vorhaben nicht beeinträchtigt würden, weil beispielsweise keine Änderung des Bauverbots- oder Gefährdungsbereichs oder Feuerbereichs vorliege oder wenn sie deshalb nicht verletzt werden könnten, weil die Zustimmung Dritter vorliege. Im vorliegenden Fall sei die Trassenführung weder höhenmäßig noch in seitlicher Hinsicht gegenüber der ursprünglichen Trasse verändert worden, eine Änderung des Bauverbots-, des Gefährdungs- oder des Feuerbereichs sei daher nicht im Mindesten ersichtlich.

17 Insgesamt sei daher festzustellen, dass sämtliche in § 36 EisbG geforderten Voraussetzungen für die genehmigungsfreie Durchführung der Baumaßnahmen gegeben gewesen seien. Der Antrag sei daher abzuweisen gewesen.

18 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die zusammen mit den Verfahrensakten vorgelegte außerordentliche Revision.

19 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

20 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren in nichtöffentlicher Sitzung mit Beschluss zurückzuweisen.

21 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden. Die Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG hat der Verwaltungsgerichtshof im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe (§ 28 Abs. 3 VwGG) zu überprüfen.

22 Die Beurteilung der Zulässigkeit der Revision durch den Verwaltungsgerichtshof erfolgt ausschließlich anhand des Vorbringens in der Zulassungsbegründung. Der Verwaltungsgerichtshof ist weder verpflichtet, Gründe für die Zulässigkeit einer Revision anhand der übrigen Revisionsausführungen gleichsam zu suchen, noch berechtigt, von Amts wegen erkannte Gründe, die zur Zulässigkeit der Revision hätten führen können, aufzugreifen (vgl. aus vielen VwGH 20.2.2018, Ra 2018/11/0010 bis 0011, und die dort zitierte Vorjudikatur).

23 Die Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung, die nach Ansicht des Revisionswerbers die Zulässigkeit der Revision begründet, muss sich bereits aus der gesonderten Darstellung in der Zulässigkeitsbegründung ergeben (vgl. etwa VwGH 23.6.2014, Ra 2014/12/0002, und VwGH 25.1.2016, Ra 2015/09/0144).

24 In der gesonderten Darstellung ist konkret aufzuzeigen, in welchen Punkten die angefochtene Entscheidung von welcher Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht bzw. konkret welche Rechtsfrage der Verwaltungsgerichtshof uneinheitlich oder noch nicht beantwortet hat (vgl. aus der ständigen Rechtsprechung etwa VwGH 23.6.2015, Ra 2015/01/0045, mWN.). Findet sich eine derartige Darstellung in der Angabe der Gründe der Zulässigkeit der Revision aber nicht, sondern etwa nur der allgemeine Hinweis, dass die Entscheidung von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweiche, so genügt dies jedenfalls nicht, um das Vorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung aufzuzeigen (VwGH 28.5.2014, Ra 2014/07/0005). Eine die Zulässigkeit der Revision begründende Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung liegt zudem nur dann vor, wenn die Entscheidung über die Revision von der Lösung eben dieser Rechtsfrage abhängt (vgl. etwa VwGH 9.6.2015, Ro 2014/08/0083; vgl. - zusammenfassend - zum Ganzen auch VwGH 10.2.2017, Ra 2016/03/0100).

25 Die demnach für die Beurteilung der Zulässigkeit der Revision allein maßgebende Zulässigkeitsbegründung macht Folgendes geltend:

26 Die Voraussetzungen, unter denen eine behördliche Genehmigung für Baumaßnahmen durch ein Eisenbahnunternehmen nicht erforderlich sei, seien im Gesetz "eher vage" formuliert. In Bezug auf die Auslegung des § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG bestehe soweit ersichtlich keine höchstgerichtliche Judikatur. Mangels einer solchen sei im vorliegenden Fall eine Rechtsfrage mit einer über den Einzelfall hinausgehenden Bedeutung zu lösen, weil nunmehr "ganz generell darüber abzusprechen (sei), wann nun konkret eine umfangreiche zu einer Verbesserung der

Gesamtleistung der Eisenbahn führende Arbeit vorliegt", insbesondere dann, wenn das Bauvorhaben vor Inkrafttreten der Verordnung BGBl. II Nr. 425/2009 durchgeführt worden sei. Seit Inkrafttreten dieser Durchführungsverordnung sei die "entsprechende Auslegung deutlicher, wenn auch nicht abschließend, geregelt".

27 Als weitere Voraussetzung sehe § 36 EisbG vor, dass subjektive öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die angeführten Bauten Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden dürfen. Dass "subjektiv öffentliche Rechte der Anrainer letztlich verletzt wurden", hätten - "wenn auch ex post" - anlässlich der beiden Beschwerdeverhandlungen "die Zeugen P (Aufsteigen von Wasser an den Hauswänden) und W (Wasser im Keller und Mauerrisse) bestätigt". Die "ursprüngliche Intention der Revisionswerberin im Rahmen ihrer Feststellungsanträge" sei "das Aufzeigen des Auftretens von Schäden an ihrer Liegenschaft" gewesen. Auch zu dieser Thematik, dass nämlich das Eisenbahnunternehmen von sich aus subjektiv zu beurteilen habe, ob und wann welche subjektiv öffentlichen Rechte Dritter betroffen sein könnten, fehle soweit ersichtlich jegliche höchstgerichtliche Judikatur.

28 Mit diesem Vorbringen wird nicht aufgezeigt, dass der Verwaltungsgerichtshof bei Entscheidung über die vorliegende Revision eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beantworten hätte.

29 Gemäß § 36 Abs. 1 EisbG (idF der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006) war keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bzw. Bauartgenehmigung erforderlich bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, "soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen"; Voraussetzung für die Bewilligungsfreiheit war weiters, dass diese Baumaßnahmen "unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt" wurden und dass subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die genannten Baumaßnahmen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden.

30 Gemäß § 36 Abs. 2 EisbG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher bezeichnen, für welche der in Abs. 1 Z 1 bis 3 angeführten Baumaßnahmen jedenfalls bei Einhaltung der in Abs. 1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bzw. Bauartgenehmigung erforderlich ist.

31 Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen (grundsätzlich) eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

32 Parteien des Verfahrens zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sind nach § 31e EisbG (u.a.) die Eigentümer der "betroffenen Liegenschaften", also jener Liegenschaften, die - neben den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen - in den Bauverbotsbereich (§ 42 EisbG) oder in den Feuerbereich (§ 43a EisbG) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 43 EisbG) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

33 Die Revisionswerberin ist unstrittig Eigentümerin einer derart betroffenen Liegenschaft; ihr käme daher in einem nach § 31 ff EisbG zu führenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Parteistellung zu, sodass für die Genehmigungsfreiheit des in Rede stehenden Vorhabens zudem erforderlich ist, dass durch die Baumaßnahmen subjektiv öffentliche Rechte der Revisionswerberin nicht verletzt werden.

34 Voraussetzung für die Genehmigungsfreiheit ist nach dem EisbG schließlich weiters, dass die betreffenden Baumaßnahmen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt werden.

35 Die von § 36 Abs. 2 EisbG angesprochene Verordnung wurde erst mit BGBl. II Nr. 425/2009 erlassen, sie stand also im Zeitpunkt der Durchführung der gegenständlichen Baumaßnahmen noch nicht in Kraft.

36 Zur Frage, welche eisenbahnrechtlichen Baumaßnahmen grundsätzlich dafür in Betracht kommen, dass zu ihrer Durchführung - entgegen § 31 EisbG - keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich ist (wenn das Bauvorhaben zumindest unter der Leitung einer entsprechend § 40 EisbG qualifizierten Person durchgeführt wird und subjektiv öffentliche Rechte Dritter nicht verletzt), kann zunächst Folgendes festgehalten werden: Der für die Auslegung des § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG primär maßgebliche Wortlaut, wonach für die genannten Arbeiten keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich ist, "soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der

Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen", ist jedenfalls insoweit (auch ohne weitere "Klarstellung" durch ein Erkenntnis) klar, als danach selbst umfangreiche Arbeiten dann keiner Baugenehmigung bedürfen, wenn sie nicht zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führen. Solange also ein konkretes Bauvorhaben keine Auswirkungen auf die "Gesamtleistung der Eisenbahn" hat, ist eine Beurteilung dahin, ob die betreffenden Baumaßnahmen "umfangreiche" Arbeiten iSd § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG sind, insoweit entbehrlich.

37 Das Verwaltungsgericht hat mit näherer Begründung unter Rückgriff auf die Verordnung BGBl. II Nr. 425/2009 die Auffassung vertreten, bei den in Rede stehenden Arbeiten handle es sich nicht um umfangreiche Arbeiten iSd § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG: Das Längenkriterium nach § 3 Abs. 1 Z 1 der genannten Verordnung (Neuerrichtung, Erneuerung oder Umbau einer Strecke von mindestens 5 km) werde nicht einmal ansatzweise erfüllt, die Baumaßnahmen betreffen auch keine Anlagen nach Art der in § 3 Abs. 1 Z 2 genannten. Es hat zudem verneint, dass die Arbeiten zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führten, und dies mit folgenden Überlegungen begründet: Weder sei die höchstzulässige Achslast noch die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit erhöht worden, und es lägen auch keine anderen Umstände vor, die in irgendeiner Weise auf eine Erhöhung der Kapazität der Eisenbahn, ihrer Verfügbarkeit, eine Erweiterung des betrieblichen Einsatzgebiets der Schienenfahrzeuge, eine Verkürzung der Fahrzeit oder eine Verbesserung der Effizienz hinwiesen. Zudem könne auch mit Blick auf den relativ kurzen, von den gegenständlichen Sanierungsmaßnahmen betroffenen Streckenabschnitt von einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn, die eine Streckenlänge von etwa 25 km aufweise, nicht ausgegangen werden.

38 Von der Zulässigkeitsbegründung der Revision wird nicht in Frage gestellt, dass im zu beurteilenden Fall keiner der genannten, gegebenenfalls eine Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn bewirkenden Parameter vorliegt; ebenso wenig wird geltend gemacht, dass konkrete andere Umstände eine solche Verbesserung bewirkten. Vor diesem Hintergrund kann nicht gesehen werden, dass bei Entscheidung über die gegenständliche Revision eine grundsätzliche Rechtsfrage iSd. Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beantworten wäre: Entgegen der Auffassung der Revisionswerberin kann nämlich nach der maßgebenden Vorschrift des § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG die Genehmigungsfreiheit eisenbahnbaurechtlicher Vorhaben nicht "generell" beurteilt werden, vielmehr sind jeweils konkret die im Einzelnen geplanten Maßnahmen und deren Auswirkungen auf die Gesamtleistung der Eisenbahn zu prüfen; eine - im Interesse der Rechtssicherheit aufzugreifende - Fehlbeurteilung der diesbezüglichen Beurteilung durch das Verwaltungsgericht wird von der Revision aber nicht aufgezeigt.

39 Nur der Vollständigkeit halber ist im Übrigen darauf zu verweisen, dass wegen des Inkrafttretens der Verordnung BGBl. II Nr. 425/2009 die Anzahl potentieller eisenbahnrechtlicher Bauprojekte, bei denen ohne Bedachtnahme auf diese Verordnung die Genehmigungsfreiheit des Bauvorhabens zu beurteilen wäre, wohl verschwindend klein sein wird und es deshalb nicht wahrscheinlich ist, dass noch über eine nennenswerte Anzahl vergleichbarer Fälle zu entscheiden sein wird; auch deshalb ist das Vorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu verneinen (vgl. VwGH 24.6.2016, Ra 2016/02/0123).

40 Das Vorliegen einer Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung kann nämlich auch nicht unter dem Blickwinkel der fraglichen Parteistellung der Revisionswerberin bejaht werden. Die Frage, welche subjektiv öffentlichen Rechte Dritter iSd § 36 Abs. 1 letzter Satz EisbG gegebenenfalls die Durchführung eines eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens erfordern, kann vielmehr auf Basis der bestehenden Judikatur beantwortet werden:

41 Zur Parteistellung von Eigentümern betroffener Liegenschaften im Sinne des § 31e EisbG judiziert der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung, dass Eigentümer betroffener Liegenschaften berechtigt sind, Einwendungen zu erheben, die eine Verletzung subjektivöffentlicher Interessen zum Inhalt haben. Allerdings können dabei nur solche Nachteile erfolgreich eingewendet werden, durch die eine unmittelbare Beeinträchtigung erfolgt. Die geltend gemachten Rechte müssen mit dem Eigentum bzw. der sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung untrennbar verbunden und im EisbG bzw. allenfalls in einer von der genehmigenden Behörde zu beachtenden anderen Vorschrift als subjektiv-öffentliche Nachbarrechte ausgebildet sein (vgl. nur etwa VwGH 27.11.1996, 91/03/0143, VwGH 23.5.2007, 2005/03/0094, VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160, VwGH 21.10.2014, 2012/03/0178). Zu befürchtende Schäden am eigenen Grundstück, etwa durch Setzungsrisse, können danach Parteistellung in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren begründen (VwGH 2005/03/0094).

42 Das Verwaltungsgericht hat verneint, dass subjektiv öffentliche Rechte der Revisionswerberin durch die gegenständlichen, wegen Alterung und Verschleiß erforderlich gewordenen Baumaßnahmen verletzt würden, weil sie durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werde.

43 Auf Basis der diesbezüglichen, oben unter Rn. 27 wiedergegebenen kryptischen Ausführungen in der Zulässigkeitsbegründung, die eine fallbezogene Relevanzdarstellung vermissen lassen, kann diese Auffassung nicht erfolgreich in Zweifel gezogen werden.

44 Nach dem Gesagten war die Revision nach § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen.

Wien, am 4. September 2018

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1 öffentlicher Verkehr Eisenbahnen Seilbahnen Lifte

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2018:RA2018030073.L00

Im RIS seit

28.09.2018

Zuletzt aktualisiert am

02.10.2018

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at