

TE Vwgh Erkenntnis 1998/5/20 96/03/0248

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 20.05.1998

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
83 Naturschutz Umweltschutz;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §13 Abs1;
AVG §45 Abs2;
AVG §46;
EisenbahnG 1957 §14 Abs1;
EisenbahnG 1957 §14;
EisenbahnG 1957 §17 Abs1;
EisenbahnG 1957 §17 Abs3;
EisenbahnG 1957 §17;
EisenbahnG 1957 §33;
EisenbahnG 1957 §34 Abs4;
EisenbahnG 1957 §35 Abs1;
EisenbahnG 1957 §35 Abs2;
UVPG 1993 §2 Abs2;
UVPG 1993 §30 Abs1;
UVPG 1993 §39 Abs4;
UVPG 1993 §46 Abs5;
UVPG 1993 Anh2 Z3 lita;
UVPG 1993 Anh2;
UVPG 1993;
VwGG §34 Abs1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Puck und die Hofräte Dr. Sauberer, Dr. Gruber, Dr. Gall und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Ogris, über die Beschwerde von

1) Dipl.Ing. M L, 2) W H, 3) Mag. U E und 4) O B in Wien, sämtliche vertreten durch Dr. Thomas Herzka, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Stubenring 14/3, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Wien vom 21. Juni 1996, Zl. MA 64-UB 13/96, betreffend eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (mitbeteiligte Partei: Stadt Wien - Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe in 1030 Wien, Erdbergstraße 202), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer sind zu gleichen Teilen schuldig, dem Bund (Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr) Aufwendungen in der Höhe von S 4.565,- und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von S 12.500,-, jeweils binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution, zu ersetzen.

Begründung

Mit Schriftsatz vom 20. Juni 1994 stellte die mitbeteiligte Partei an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr: Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr) den Antrag, ihr die Konzession für die Linie U 3 gemäß Plan U 324-327 6 001 im Bereich vom Bahnhof Erdberg bis zur Dürnbacherstraße in der Simmeringer Hauptstraße zu erteilen. Der Antrag langte nach der Aktenlage am 28. Juni 1994 beim Bundesminister ein.

Mit Bescheid vom 29. September 1995 erteilte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der mitbeteiligten Partei gemäß § 17 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, (im folgenden: EisbG) die eisenbahnrechtliche Konzession zum Bau und Betrieb der U-Bahnlinie U 3 im Abschnitt Bahnhof Erdberg bis Dürnbacherstraße in Simmering (U 3-Ost) unter Bezugnahme hinsichtlich der Streckenführung und Lage der Stationen auf näher bezeichnete Pläne sowie den technischen Bericht, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildeten. Der Bundesminister sprach aus, daß die Konzession bis 6. April 2081 verliehen und eine Betriebseröffnungsfrist von vier Wochen nach Vorliegen der entsprechenden eisenbahnrechtlichen Bewilligung zur Inbetriebnahme des zusätzlichen Teilabschnittes festgesetzt werde. Die Konzession werde unter der Bedingung erteilt, daß sämtliche der - im einzelnen - angeführten Auflagen von der mitbeteiligten Partei erfüllt würden.

Mit Schriftsatz vom 12. Oktober 1995 stellte die mitbeteiligte Partei an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Antrag, ihr die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die tiefbaumäßige Herstellung, den bautechnischen Ausbau und den Oberbau des U-Bahnabschnittes U 3/21 "Enkplatz" im Abschnitt zwischen Enkplatz und Fuhrygasse zu erteilen. Mit Schreiben vom 17. Jänner 1996 ermächtigte der genannte Bundesminister den Landeshauptmann von Wien gemäß § 12 Abs. 4 EisbG 1957 - unter Bezugnahme auf das eingereichte Projekt -, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 und 2 EisbG für die beantragten bautechnischen Anlagen (tiefbaumäßige Herstellung einschließlich Bauhilfsmaßnahmen, bautechnischer Ausbau, Lage der Hoch- und Kunstbauten), einschließlich des Oberbaus der U-Bahnlinie U 3 im Bauabschnitt 21 "Enkplatz" unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen, unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter der angeführten Vorschreibung die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und wasserrechtliche Bewilligung gemäß § 127 WRG 1959 zu erteilen sowie unter einem eine Ausnahmegenehmigung von der Vorschrift über Abstände und Abmessungen für Gleisanlagen mit Stromschienen bei U-Bahnen mitzuverbinden.

Mit dem nun angefochtenen Bescheid der belangten Behörde wurde der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 und 2 EisbG unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter Vorschreibung der im einzelnen angeführten Bedingungen und Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die bautechnischen Anlagen (tiefbaumäßige Herstellung einschließlich Bauhilfsmaßnahmen, bautechnischer Ausbau, Lage der Hoch- und Kunstbauten) und den Oberbau sowie gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 EisbG für die Lage der maschinentechnischen Anlagen (Heizung, Lüftungsanlagen, Aufzüge, Stromversorgungsanlagen, Signalanlagen, nachrichtentechnische Anlagen) der U-Bahnlinie U 3 im Bauabschnitt 21 "Enkplatz" einschließlich einer geringfügigen Abweichung von der "Vorschrift über Abstände und Abmessungen für Gleisanlagen mit Stromschienen bei U-Bahnen", nach Maßgabe der mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Pläne und des technischen Berichtes (Entwurfsgleichstücke 1-67) erteilt. Die belangte Behörde sprach aus, daß Gegenstand des vorliegenden Projektes der Bauabschnitt (BA) U 3/21 sei, der überwiegend in geschlossener Bauweise hergestellt werde. Er beginne am Enkplatz mit den beiden ca. 33 m distanzierten Streckengeraden aus dem BA U 3/20. Die beiden Streckenröhren würden den stadtauswärtigen Bebauungsblock am Enkplatz unterfahren und noch vor der Gottschalkgasse die Stationsröhren der Station "Enkplatz" erreichen. Im Anschluß an die Station würden die getrennt geführten Streckengleise in einem

Rechtsbogen in eine Parallellage zur Simmeringer Hauptstraße zusammengeführt und mit einer doppelten Gleisverbindung für den Gleiswechselbetrieb verbunden. Im Anschluß daran schwenke die Trasse in einem Linksbogen in die Gerade der Station "Simmering" des BA U 3/22 ein. Die Station "Enkplatz" werde von den Aufgängen Simmeringer Hauptstraße 90/92, Gottschalkgasse und Enkplatz erschlossen. Das Bauvorhaben sei innerhalb von sieben Jahren ab Datum dieses Bescheides auszuführen, widrigenfalls die erteilte Baugenehmigung gemäß § 35 Abs. 4 EibG erlösche.

Daran anschließend sind die einzelnen Vorschriften genannt. Zu lit. A sprach die belangte Behörde (u.a., soweit hier gegenständlich) aus, daß folgende Einwendungen bzw. Anträge von Eigentümern betroffener Liegenschaften, soweit ihnen nicht durch die Aufnahme vorgenannter Vorschriften entsprochen worden sei, gemäß § 35 Abs. 2 und 3 EibG als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden würden:

"1. Die Einwendungen des Miteigentümers der Liegenschaft EZ. 290, Kat.Gem. Simmering, Herrn Dipl.Ing. M.S.

(Erstbeschwerdeführer) ..., daß die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erst erteilt werden dürfe, wenn die für die Grundinanspruchnahme zum geplanten Bau der U-Bahn erforderlichen zivilrechtlichen Verträge (Servitutsverträge) abgeschlossen seien.

...

5. Die Einwendungen der Miteigentümerin der Liegenschaft EZ. 290, Kat.Gem. Simmering, Frau G.E. (im verwaltungsgerichtlichen Verfahren unbestritten ist, daß deren Rechtsnachfolgerin Frau Mag. U.E., die Drittbeschwerdeführerin, ist) ... gegen den Bau des unterirdischen Verbindungsganges von der U-Bahnstation Simmeringer Hauptstraße/Gottschalkgasse zum Aufgang Enkplatz einschließlich des Aufganges selbst, da Teile des Hauses Simmeringer Hauptstraße 78 in relativer Nähe zu den Fundamenten unterfahren werden, sodaß die Standfestigkeit der gesamten Wohnhausanlage gefährdet sei; daß der unterirdische Verbindungsgang unnötige Kosten verursache, ein Sicherheitsrisiko darstelle, auch oberirdisch gebaut werden könne und zudem aus stadtgestalterischer Sicht keine Notwendigkeit für den Bau eines Aufganges bestehe.

..."

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der die Beschwerdeführer die kostenpflichtige Aufhebung des angefochtenen Bescheides beantragen.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragt in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Auch die mitbeteiligte Partei beantragt in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die belangte Behörde ging in der Begründung des angefochtenen Bescheides im wesentlichen davon aus, daß mit Verleihung der Konzession an die mitbeteiligte Partei die gesamte Streckenführung der geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U 3 bis zur neuen Endstelle "Simmering" und die Lage der Stationen festgelegt worden seien. Im Hinblick auf die Ermächtigung durch den Bundesminister habe die belangte Behörde ein Ermittlungsverfahren durchgeführt und in diesem die einzelnen Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie die Einwendungen, die von einem Teil der Anrainer erhoben worden seien, geprüft. Gemäß den im einzelnen genannten Gutachten, aus denen sich ergeben habe, daß gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung keine Bedenken bestünden, seien die im Spruch genannten Vorschriften aufgenommen worden.

Zu den Einwendungen (soweit im verwaltungsgerichtlichen Verfahren relevant) nahm die belangte Behörde im wesentlichen wie folgt Stellung: Der Einwand, daß die Baugenehmigung nicht vor Abschluß der Servitutsverträge zulässig sei, sei verfehlt, weil die vorliegende Baugenehmigung unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt werde. Der Abschluß von zivilrechtlichen Verträgen (Servitutsverträgen) zum Erwerb der erforderlichen Rechte zur Grundinanspruchnahme für den U-Bahnbau sei nicht Voraussetzung für die Erlassung der Baugenehmigung. Vor Baubeginn müßten entsprechende Verträge abgeschlossen werden, bei Bedarf sei ein Enteignungsverfahren zur Begründung der notwendigen Rechte einzuleiten.

Zur Einwendung, daß die Standfestigkeit der Wohnhausanlage in Wien 11, Simmeringer Hauptstraße 78 gefährdet sei, habe der Amtssachverständige der MA 29 - Grundbau in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 28. Mai 1996

ausgeführt, daß das gegenständliche Haus im Bereich Stiege 2/Stiege 3 in relativer Nähe zu den Fundamenten, auf etwa sechs Meter Länge, vom Verbindungsgang zum Aufgang Enkplatz unterfahren werde. Um jegliche Gefährdung der Wohnhausanlage durch die geplante Bauführung auszuschließen, seien entsprechend den Vorarbeiten zusätzlich zu den Aufschlußbohrungen längs der U-Bahntrasse bereits vorweg auch im unmittelbaren Hausbereich genaue Boden- und Fundamentuntersuchungen durchgeführt und ein entsprechendes Hausgutachten erstellt worden. Die aufgehende Bausubstanz, die Fundierungsverhältnisse (Art und Einbindetiefe des Fundamentmauerwerks) und die Bodenverhältnisse seien bekannt, der Bau- und Erhaltungszustand der Wohnhausanlage sei als gut bezeichnet worden. Für die Herstellung des Verbindungsganges in geschlossener Bauweise von Untertage aus seien die vom Amtssachverständigen beantragten Vorschreibungen über vorauseilend der eigentlichen Tunnelherstellung vorzunehmende erforderliche Stütz- und Sicherungsmaßnahmen sowie Meßkontrollprogramme in den Bescheid aufgenommen worden, um für das Bestandsobjekt größtmögliche Sicherheit und geringstmögliche Setzung zu gewährleisten. Eine Gefährdung für die Wohnhausanlage durch die knappe Lage eines Tunnels zu Gebäudefundamenten könnte nur dann entstehen, wenn ohne Kenntnis oder ohne Berücksichtigung der wichtigen Einflußparameter geplant oder nicht sach- und fachgerecht gebaut würde. Die Projektabwicklung sehe demgegenüber aber die Erstellung des Detailprojektes durch erfahrene Zivilingenieure und die Bauführung durch die im U-Bahnbau qualifizierten und erfahrenen Tiefbauunternehmungen vor. Die Überprüfung der Detailplanung werde durch eigene Prüfingenieure, die Überwachung der Bauausführung und die Projektsteuerung durch die örtliche Bauaufsicht erfolgen.

Auf Grund des Gebäudezustandes, der Konsensunterlagen sowie des Ergebnisses der durchgeführten Boden- und Fundamentuntersuchungen sei der Sachverständige zu dem Schluß gekommen, daß eine Gefährdung der Wohnhausanlage durch die geplante Unterfahrung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden könne. Den Einwendungen (im konkreten: der Drittbeschwerdeführerin) sei durch grundbautechnische Bescheidvorschreibungen Rechnung getragen worden. Zum Einwand, daß der unterirdische Verbindungsgang unnötig sei, sei festzuhalten, daß dieser die kürzest mögliche Verbindung des Stationsbauwerkes mit dem Enkplatz herstelle, an dem zentrale Funktionen für die Bevölkerung angesiedelt seien, wie das Magistratische Amtshaus, das Bezirkspolizeikommissariat, die Neu-Simmeringer Kirche, Schulen, Kindergärten und die Volkshochschule. Dadurch, daß der unterirdische Gang von den Videoanlagen der Stationsüberwachung erfaßt werde, erweise sich die Befürchtung über ein erhöhtes Sicherheitsrisiko als unbegründet. Soweit nicht im Rahmen der Vorschreibungen den Anträgen Rechnung getragen worden sei, müßten die Anträge somit abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Die Beschwerdeführer - anteilmäßige Eigentümer der Liegenschaft Simmeringer Hauptstraße 78 - wenden demgegenüber im wesentlichen ein, daß die Einreichung für das gegenständliche Projekt erst am 12. Oktober 1995 erfolgt sei, aus diesem Grund gemäß den Bestimmungen des UVP-G "für dieses Großprojekt" eine Umweltverträglichkeitsprüfung "samt entsprechendem Verfahren", zumindest aber ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen gewesen wäre, was die belangte Behörde unterlassen habe. Der angefochtene Bescheid sei auch deshalb rechtswidrig, weil er unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte erlassen worden sei, noch bevor die erforderlichen zivilrechtlichen Servitutsverträge abgeschlossen worden seien. Die Behörde habe nicht beachtet, daß die Beschwerdeführer im Konzessionserteilungsverfahren nicht als Parteien beigezogen worden seien und der ohne Anhörung von Parteien zustande gekommene Konzessionsbescheid der nunmehrigen Baugenehmigung nicht hätte zugrundgelegt werden dürfen. Ursprünglich sei die Errichtung des Tunnels durch "Rohrvorpressung" geplant gewesen, durch die nunmehr vorgesehene "neue österreichische Tunnelbauweise" seien "ebenfalls Anrainerrechte in rechtswidriger Form geschmälert" worden, weil bei dieser geänderten Bauvorgangsweise den Einwänden der Beschwerdeführer nicht Rechnung getragen worden sei. Der gegenständliche Fußgängertunnel sei nicht notwendig, um den Stationsbereich zu erschließen, die Standfestigkeit des Hauses der Beschwerdeführer sei beeinträchtigt, die Einholung von Sachverständigengutachten alleine sowie deren Anführung in der Begründung des angefochtenen Bescheides reiche zu einer nachvollziehbaren Begründung der Abweisung der Einwände nicht aus.

Dem ist zu entgegnen:

Für den Beschwerdefall sind insbesondere folgende

Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von Bedeutung:

"§ 34

...

(4) Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes ... sind insbesondere der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich (§ 38) oder in den Feuerbereich (§ 40) zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich (§ 39) Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

§ 35

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

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

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

..."

Gemäß § 33 EisbG hat die Behörde den Bauentwurf daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Im gegenständlichen Fall hatte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nunmehr Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr) gemäß § 12 Abs. 1 EisbG den Landeshauptmann von Wien mit Schreiben vom 17. Jänner 1996 ermächtigt, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 und 2 EisbG eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Diese Ermächtigung erfolgte unter Zugrundelegung der von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Entwurfsunterlagen, der Landeshauptmann von Wien konnte somit über ein anderes Projekt, das nicht ident mit den nunmehrigen von der mitbeteiligten Partei eingereichten Entwurfsunterlagen war, nicht absprechen. Die Prüfung nach § 33 EisbG hatte sich somit darauf zu beschränken, ob der eingereichte Bauentwurf vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 2. März 1994, Zl. 92/03/0037, mit weiterem Hinweis).

Gemäß § 35 Abs. 2 EisbG hatte die belangte Behörde über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden. Die Beschwerdeführer sind Mit- und Wohnungseigentümer einer betroffenen Liegenschaft (Simmeringer Hauptstraße 78), die vom Fußgängertunnel (und auch von einer Tunnelröhre der U-Bahnlinie U 3, dagegen wenden sich die Beschwerdeführer jedoch nicht) des von der mitbeteiligten Partei zur Genehmigung eingereichten Projektes unterquert wird. Die Beschwerdeführer sind daher Partei des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens im Sinne des § 34 Abs. 4 EisbG. Im Sinne der Abs. 2 und 3 des § 35 leg. cit. konnten im Rahmen des Verwaltungsverfahrens von ihnen somit einerseits zivilrechtliche Ansprüche geltend gemacht werden, andererseits Einwendungen erhoben werden, die eine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte zum Inhalt haben. Bei der von der Behörde am 1. März 1996, fortgesetzt am 5. Juni 1996, durchgeführten Bauverhandlung erhoben nur der Erstbeschwerdeführer und die Rechtsvorgängerin der Drittbeschwerdeführerin (vertreten durch die Drittbeschwerdeführerin) Einwendungen, die sie im übrigen bereits vorher schriftlich dargelegt hatten. Der Zweit- und der Viertbeschwerdeführer erhoben dagegen im Verwaltungsverfahren keine Einwendungen.

Nur im Rahmen der erhobenen Einwendungen stand den Beschwerdeführern, die unter Hinweis auf die Präklusionsfolgen betreffend nicht rechtzeitig erhobener Einwendungen geladen worden waren, ein Mitspracherecht im weiteren Verwaltungsverfahren zu. Auch der Verwaltungsgerichtshof kann den angefochtenen Bescheid nur innerhalb des Rahmens prüfen, der durch diese rechtzeitig erhobenen Einwendungen der Beschwerdeführer ein für alle Mal abgesteckt war (vgl. das hg. Erkenntnis vom 5. November 1986, Zl. 84/03/0187).

Die Beschwerde des Zweit- und des Viertbeschwerdeführers kann daher schon deshalb nicht zum Erfolg führen, weil sie im Verwaltungsverfahren keine Einwendungen erhoben haben.

Seitens des Erst- und der Drittbeschwerdeführerin waren zunächst schriftlich und dann im Rahmen der mündlichen Verhandlung die Einwendungen vorgetragen worden, die Gegenstand des eingangs im Wortlaut zitierten Abspruches im angefochtenen Bescheid waren. Wenn die belangte Behörde diese Einwendungen als unbegründet abgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen hat - wobei diese Formulierung nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hinreichend bestimmt war (vgl. das hg. Erkenntnis vom 26. April 1995, Zlen. 93/03/0191, 0321) - kann darin eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides nicht erblickt werden. Denn entgegen der Auffassung des Erstbeschwerdeführers ist die zivilrechtliche Zustimmung des Grundeigentümers für den Eigentumsübergang der für das Bauvorhaben benötigten Grundflächen an das Eisenbahnunternehmen und derart auch die bereits erfolgte Einräumung von Servitutsrechten nicht Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung. Durch die Auflage, daß die Genehmigung nur unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte erteilt werde, hat die belangte Behörde entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer nicht "in unbestimmter Weise eine Maßnahme unter aufschiebender Bedingung gesetzt", sondern es wurde dadurch im durchgeführten eisenbahnrechtlichen Verfahren auf das Grundeigentum der Beschwerdeführer hinreichend Bedacht genommen. Der Erstbeschwerdeführer und die Drittbeschwerdeführerin wurden somit durch die Verweisung ihrer Einwendungen auf den Zivilrechtsweg in keinem Recht verletzt (vgl. das hg. Erkenntnis vom 2. März 1994, Zl. 92/03/0037, mit weiterem Hinweis).

Auch der Sache nach hat die belangte Behörde die Einwendungen der Drittbeschwerdeführerin hinreichend behandelt. Die belangte Behörde hat schlüssig dargelegt, warum im gegenständlichen Fall das öffentliche Interesse an der beantragten Bauführung die behaupteten entgegenstehenden Interessen der Beschwerdeführer überwiegt, und sie hat sich auch damit auseinandergesetzt, warum die Beschwerdeführer durch die Errichtung des Fußgängertunnels nicht in ihren Rechten verletzt sind. Insbesondere auch unter Bedachtnahme auf die eingeholten Amtssachverständigengutachten und die darin aufgenommenen Ausführungen zu den vorzunehmenden Auflagen, die dann auch in den Spruch des angefochtenen Bescheides aufgenommen wurden, kann es nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die belangte Behörde zu dem Ergebnis gelangte, daß die Einwendungen nicht geeignet sind, die beantragte Bauführung zu hindern. Den Ausführungen der Amtssachverständigen sind der Erstbeschwerdeführer und die Drittbeschwerdeführerin nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, sodaß nicht erkannt werden kann, auf Grund welcher Umstände die Feststellung der belangten Behörde, eine Gefährdung der gegenständlichen Wohnhausanlage durch die geplante Unterfahrung könne mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, unrichtig sei bzw. inwieweit der Erstbeschwerdeführer und die Drittbeschwerdeführerin durch die Anwendung der "Neuen österreichischen Tunnelbauweise" in ihren subjektiven Rechten verletzt worden seien.

Die Beschwerdeführer wenden schließlich ein, daß im vorliegenden Fall im Hinblick darauf, daß der dem angefochtenen Bescheid zugrundeliegende Antrag am 12. Oktober 1995 gestellt worden sei, eine Umweltverträglichkeitsprüfung "samt entsprechendem Verfahren", zumindest aber ein Bürgerbeteiligungsverfahren hätte durchgeführt werden müssen. Dem ist folgendes zu erwidern:

Gemäß seinem § 46 Abs. 1 ist das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - UVP-G, BGBl. Nr. 697/1993, am 1. Juli 1994 in Kraft getreten.

Da es sich im vorliegenden Fall weder um den Bau einer Bundesstraße noch um den einer Hochleistungsstrecke handelt, kommt die Anwendung des 3. Abschnittes des genannten Gesetzes (§ 24) nicht in Betracht. Aber auch die Bestimmung der Ziffer 12 des Anhanges 1, die den Bau von Eisenbahntrassen, ausgenommen die bereits gemäß § 24 erfaßten Hochleistungsstrecken, unter bestimmten Voraussetzungen zu UVP-pflichtigen Anlagen erklärt, kommt hier nicht zur Anwendung. Anhang 1 legt fest, auf welche Anlagen bzw. Vorhaben der zweite Abschnitt des UVP-G anzuwenden ist; dazu zählt gemäß Ziffer 12 der Bau von Eisenbahntrassen (ausgenommen die bereits gemäß § 24 erfaßten Hochleistungsstrecken) mit einer Länge von mehr als 10 km und die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 10 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist. Ein derartiges Bauvorhaben ist hier nicht gegeben, weil die Streckenlänge nach dem antragsgegenständlichen Projekt nur 3,313 km beträgt. Daher bestand jedenfalls keine Grundlage dafür, das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterziehen zu müssen.

Es verbleibt daher zu prüfen, ob dem angefochtenen Bescheid eine Rechtswidrigkeit aus dem Grund anhaftet, daß kein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt worden ist.

Nach § 30 UVP-G sind die im Anhang 2 angeführten Vorhaben, sofern für sie nicht eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, einer Bürgerbeteiligung nach Maßgabe der im weiteren genannten Bestimmungen zu unterziehen. Gemäß § 30 Abs. 6 leg. cit. dürfen Genehmigungen für Vorhaben, für die gemäß Abs. 1 bis 4 eine Bürgerbeteiligung durchzuführen ist, bei sonstiger Nichtigkeit nicht erteilt werden, bevor eine Bürgerbeteiligung nach diesem Abschnitt durchgeführt wurde. Nach Anhang 2 Ziffer 3 lit. a ist der Bürgerbeteiligung zu unterziehen: der Bau von Eisenbahntrassen mit einer Länge von mehr als 2 km und die Änderung von Eisenbahntrassen auf einer Länge von mehr als 2 km, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist. Die hier zu beurteilende Trasse von mehr als 2 km Länge wäre dieser Bestimmung somit grundsätzlich zu unterstellen.

Dennoch ist daraus für den Standpunkt der Beschwerdeführer nichts gewonnen. Gemäß § 46 Abs. 5 UVP-G sind nämlich die Bestimmungen des 5. Abschnittes dieses Gesetzes (Bürgerbeteiligung) auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die das in Anhang 2 angeführte Leitverfahren - die anderen Fälle kommen hier nicht in Betracht - bis zum 30. Juni 1994 eingeleitet wurde, das heißt, wenn spätestens zu diesem Zeitpunkt ein zumindest gemäß § 13 AVG verbesserungsfähiger Antrag eingebracht war (vgl. Raschauer, RdU 1994, 13).

Die Bürgerbeteiligung ist in das sich jeweils aus Anhang 2 ergebende sogenannte "Leitverfahren" integriert (vgl. hiezu Schmelz, *ecolex* 1994, 724) und ist gemäß § 39 Abs. 4 UVP-G von der für die Durchführung des Leitverfahrens zuständigen Behörde durchzuführen. Aufgabe der Bürgerbeteiligung ist gemäß § 1 Abs. 2 leg. cit. die rechtzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit über geplante Vorhaben, um jedermann die Möglichkeit zu geben, zur Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen zum Vorhaben Stellung zu nehmen und an einer öffentlichen Erörterung des Vorhabens teilzunehmen. Zweck des Bürgerbeteiligungsverfahrens ist damit die frühzeitige Erörterung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens mit der betroffenen und interessierten Öffentlichkeit (vgl. Köhler/Schwarzer, *Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz*, 328, welche ausführen, daß das Projekt im Bürgerbeteiligungsverfahren im Hinblick auf alle "Einwirkungsarten, Schutzgüter und Umweltmedien" Gegenstand des Stellungnahmeverfahrens und der öffentlichen Erörterung ist). Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung sind von den zur Genehmigung des Vorhabens zuständigen Behörden bei der Entscheidung nach Maßgabe der von ihnen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zu berücksichtigen; sie sind in den einzelnen Genehmigungsverfahren eines der Beweismittel und entsprechend zu würdigen (Schmelz, a.a.O., 725). Schon diese Grundsätze zeigen auf, daß das Bürgerbeteiligungsverfahren in erster Linie die Geltendmachung maßgeblicher öffentlicher Interessen - Belange der Umwelt - zum Gegenstand hat.

Grundsätzlich sind zum Bau und Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn drei Bewilligungspflichten gemäß § 14 EisbG vorgesehen: Danach ist zum Bau und Betrieb einer solchen, soweit in Abs. 2 und 3 des § 14 EisbG nichts anderes bestimmt wird, eine Konzession, eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und eine Betriebsbewilligung erforderlich (vgl. hiezu auch Zeleny, *Eisenbahnplanungs- und -Baurecht*, 176f).

Die Prüfung des öffentlichen Interesses am Bau und Betrieb einer geplanten Eisenbahn obliegt der Behörde in erster Linie im Eisenbahnkonzessionsverfahren. Gemäß § 17 EisbG hat der Antragsteller - unter anderem - im Antrag glaubhaft zu machen, daß die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient. Dem Antrag ist gemäß § 17 Abs. 2 EisbG eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben. Die eisenbahnrechtliche Konzession dient einem Eisenbahnunternehmen somit nicht als Erlaubnis für eine beliebige künftige Wirtschaftstätigkeit auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs, sondern ist projektbezogen auf den Bau und den Betrieb der geplanten Eisenbahn. Gemäß § 17 Abs. 3 leg. cit. darf die Konzession nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Als wesentlicher Aspekt des öffentlichen Interesses gilt auch derjenige des Umweltschutzes (vgl. Zeleny, a.a.O., 46, Anm. 85).

Demgegenüber hat die Behörde im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens den Bauentwurf darauf zu prüfen, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist; zutreffendenfalls, wenn der Wirkungsbereich anderer Behörden oder Rechte Dritter - § 34 Abs. 4 EisbG, siehe oben -, deren Zustimmung nicht bereits vorliegt, berührt werden, ordnet die Behörde gemäß § 33 EisbG die Bauverhandlung an, in der die Parteien

Gelegenheit haben, durch Einwendungen die Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte geltend zu machen, welche im Einzelfall dem Gesetz entnommen werden müssen. Hinsichtlich einer Bürgerbeteiligung räumen die §§ 30ff UVP-G im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren keine subjektiven öffentlichen Rechte ein.

Derart ergibt sich, daß die Bürgerbeteiligung, die in jenem Verfahren, das für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit am geeignetsten erscheint, durchgeführt werden soll (vgl. Köhler/Schwarzer a.a.O., 387, mit weiterem Hinweis), um alle umweltrelevanten Aspekte des Vorhabens zu behandeln, nicht erst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren stattzufinden hat, sondern, wenn für das Vorhaben eine Konzession erforderlich ist - wie im vorliegenden Fall - bereits im Rahmen des Konzessionsverfahrens als des zur Prüfung der Belange der Öffentlichkeit vorgesehenen Verfahrens. Dieses projektbezogene eisenbahnrechtliche Konzessionsverfahren ist daher das in Ziffer 3 lit. a des Anhangs 2 des UVP-G zum Leitverfahren bestimmte "eisenbahnrechtliche Verfahren".

Daß das Verfahren über den im Beschwerdefall gestellten Antrag auf Verleihung der Konzession im Sinne des § 14 Abs. 1 EisbG als Leitverfahren im Sinne des § 46 Abs. 5 UVP-G anzusehen ist, ergibt sich auch aus folgender Überlegung:

Der gemäß § 14 Abs. 1 EisbG einer Konzession bedürftige Bau einer öffentlichen Eisenbahn stellt als die Errichtung einer Anlage ein Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G dar. Der Konzessionsantrag betraf im Beschwerdefall ein zwar nicht UVP-, wohl aber bürgerbeteiligungspflichtiges Vorhaben. Das Verfahren über einen solchen Konzessionsantrag ist als Leitverfahren im Sinne des § 39 Abs. 4 UVP-G und damit auch im Sinne des § 46 Abs. 5 leg. cit. zu qualifizieren.

Nach der hier zu beurteilenden Sachlage wurde der gegenständliche Antrag auf Konzessionserteilung vom 20. Juni 1994 durch die mitbeteiligte Partei beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - wie aus dem Eingangsvermerk hervorgeht und von den Beschwerdeführern auch nicht bestritten wurde - noch vor dem 30. Juni 1994 eingebracht und damit das Verfahren eingeleitet. Sihin waren gemäß § 46 Abs. 5 UVP-G die Bestimmungen des 5. Abschnittes dieses Gesetzes auf das gegenständliche Vorhaben nicht anzuwenden, weshalb kein Verfahrensmangel darin erblickt werden kann, daß die belangte Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilte, ohne daß eine Bürgerbeteiligung nach den §§ 30ff UVP-G durchgeführt worden war.

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

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 47 ff, insbesondere § 53 Abs. 1 VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Schlagworte

Anzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2 Beweismittel

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1998:1996030248.X00

Im RIS seit

18.02.2002

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at