

TE Lvwg Erkenntnis 2024/8/28 VGW-101/042/7857/2022

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.08.2024

Entscheidungsdatum

28.08.2024

Index

93 Eisenbahn

10/10 Grundrechte

Norm

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2

StGG Art. 5

StGG Art. 6

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien erkennt durch seinen Richter Mag. DDr. Tessar über die Beschwerde des Herrn A. B., vertreten durch Mag. C. D., E., Wien, gegen den Bescheid des Landeshauptmanns für Wien, Zl. MA 64-.../2017, in einer Angelegenheit des Eisenbahngesetzes, zu Recht:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 i.V.m. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird bestimmt, dass der Spruch des erstinstanzlichen Bescheids zu lauten hat wie folgt:römisch eins. Gemäß Paragraph 28, Absatz eins, i.V.m. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird bestimmt, dass der Spruch des erstinstanzlichen Bescheids zu lauten hat wie folgt:

„A. Der Antrag der F. GmbH wird abgewiesen.

B. Gemäß § 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F. i.V.m. Tarifpost 2 des Allgemeinen Teiles A der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 - BVwAbgV, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., wird der F. GmbH für die Entscheidung über ihren Auflassungsantrag eine Verwaltungsabgabe von EUR 6,50 vorgeschrieben.B. Gemäß Paragraph 78, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991, i.d.g.F. i.V.m. Tarifpost 2 des Allgemeinen Teiles A der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 - BVwAbgV, Bundesgesetzblatt Nr. 24 aus 1983, i.d.g.F., wird der F. GmbH für die Entscheidung über ihren Auflassungsantrag eine Verwaltungsabgabe von EUR 6,50 vorgeschrieben.

Dieser Betrag ist binnen zwei Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides mittels der beiliegenden Zahlungsinformation an die Stadt Wien einzuzahlen.“

II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision an den

Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig.römisch II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß Paragraph 25 a, Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

Der Spruch und die Begründung des gegenständlich bekämpften Bescheids lauten wie folgt:

„I. Gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 in der geltenden Fassung, wird angeordnet, dass die F. GmbH - F. GmbH die Eisenbahnkreuzung auf der Strecke G. - H. in Bahnkilometer 6,970, in Wien, Höhe I. Straße/J. Straße, nach Ablauf von zwei Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides wie nachstehend vorgeschrieben aufzulassen hat und die Trägerinnen der Straßenbaulast, Stadt Wien, Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau - MA 28 (I. Straße, J. Straße und anschließendes untergeordnetes öffentliches Wegenetz in Wien), der Eigentümer der Liegenschaften EZ ...14 und EZ ...5, beide Kat.Gem. K. sowie EZ ...85 und EZ ...9, beide Kat.Gem. L. und die Marktgemeinde L. (verlängerte M.-gasse Nr. .../2 und Nr. .../93, beide EZ ...0 öG, Kat.Gem. L. und anschließendes untergeordnetes öffentliches Wegenetz in L.) dies wie nachstehend zu dulden haben.“I. Gemäß Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), Bundesgesetzblatt Nr. 60 aus 1957, in der geltenden Fassung, wird angeordnet, dass die F. GmbH - F. GmbH die Eisenbahnkreuzung auf der Strecke G. - H. in Bahnkilometer 6,970, in Wien, Höhe römisch eins. Straße/J. Straße, nach Ablauf von zwei Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides wie nachstehend vorgeschrieben aufzulassen hat und die Trägerinnen der Straßenbaulast, Stadt Wien, Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau - MA 28 (römisch eins. Straße, J. Straße und anschließendes untergeordnetes öffentliches Wegenetz in Wien), der Eigentümer der Liegenschaften EZ ...14 und EZ ...5, beide Kat.Gem. K. sowie EZ ...85 und EZ ...9, beide Kat.Gem. L. und die Marktgemeinde L. (verlängerte M.-gasse Nr. .../2 und Nr. .../93, beide EZ ...0 öG, Kat.Gem. L. und anschließendes untergeordnetes öffentliches Wegenetz in L.) dies wie nachstehend zu dulden haben.

Vorgeschrieben wird:

1. Die ca. 12 m breite Zu- bzw. Ausfahrt zur J. Straße bzw. I. Straße, ist mit einer physischen Abschränkung dauerhaft zu verschließen (siehe Abbildung 1). Die Abschränkung ist so auszuführen, dass Fahrzeuge, die von der Fahrbahn abkommen, nicht in den Gleisbereich der F. GmbH abstürzen können. Die bereits vorhandene Leitplanke, welche die F. GmbH - Gleise von der J. Straße (N.) im gegenständlichen Bereich trennt ist durchzuziehen. Das erforderliche Lichtraumprofil der F. GmbH sowie die Anforderungen an den Gefahren- bzw. Sicherheitsraum der Eisenbahn sind zu berücksichtigen.1. Die ca. 12 m breite Zu- bzw. Ausfahrt zur J. Straße bzw. römisch eins. Straße, ist mit einer physischen Abschränkung dauerhaft zu verschließen (siehe Abbildung 1). Die Abschränkung ist so auszuführen, dass Fahrzeuge, die von der Fahrbahn abkommen, nicht in den Gleisbereich der F. GmbH abstürzen können. Die bereits vorhandene Leitplanke, welche die F. GmbH - Gleise von der J. Straße (N.) im gegenständlichen Bereich trennt ist durchzuziehen. Das erforderliche Lichtraumprofil der F. GmbH sowie die Anforderungen an den Gefahren- bzw. Sicherheitsraum der Eisenbahn sind zu berücksichtigen.

--Grafik nicht anonymisierbar--

2. Die ca. 6 m breite Zu- bzw. Ausfahrt zum Objekt J. Straße (derzeitige Zu- bzw. Ausfahrt zu Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K.) ist mit einer physischen Abschränkung (z.B. Stabil- Zaun) dauerhaft zu verschließen (siehe Abbildung 2). Die Ausführung der Abschränkung hat so zu erfolgen, dass ein Übersteigen (d.h. zumindest 2 m Höhe), sowie ein Durchstecken bzw. Hineinragen von Gegenständen in das Lichtraumprofil der Eisenbahn hintangehalten werden. Durch die Abschränkung dürfen keine sichttoten Räume für die Triebfahrzeugführer*innen (Tzfz) entstehen, d.h. eine Montage entlang der Gebäudelinie ist zweckmäßig. Das erforderliche Lichtraumprofil der

F. GmbH sowie die Anforderungen an den Gefahren- bzw. Sicherheitsraum der Eisenbahn sind zu berücksichtigen.

--Grafik nicht anonymisierbar--

3. Im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist die Gleiseindeckung (Platten- und Asphalteindeckung) zu entfernen, d.h. soweit technisch möglich ist offenes Vignolgleis herzustellen.

4. Die Lichtzeitanlage (LZA) der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 ist abzubauen. Gemäß vorliegendem Signallageplan umfasst die technische Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung die LZA-Signale S1, S4, S5 und S8.

5. Sämtliche Andreaskreuze der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 sind zu entfernen.

6. Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 (...) sowie die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 7,005 (...) sind in einer gemeinsamen Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage zusammengefasst. Die Einschaltstellen beider Eisenbahnkreuzungen sind mittels VETAG-Schalt Schleifen (induktive Signalsteuerung) realisiert. Die Eisenbahnkreuzungen sind ebenfalls mit der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) der J. Straße (N.) bzw. I. Straße koordiniert. Mögliche Auswirkungen auf die Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 sind durch das Eisenbahnunternehmen zu prüfen bzw. zu berücksichtigen. 6. Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 (...) sowie die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 7,005 (...) sind in einer gemeinsamen Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage zusammengefasst. Die Einschaltstellen beider Eisenbahnkreuzungen sind mittels VETAG-Schalt Schleifen (induktive Signalsteuerung) realisiert. Die Eisenbahnkreuzungen sind ebenfalls mit der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) der J. Straße (N.) bzw. römisch eins. Straße koordiniert. Mögliche Auswirkungen auf die Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 sind durch das Eisenbahnunternehmen zu prüfen bzw. zu berücksichtigen.

7. Während der Umsetzung der Maßnahmen ist sicherzustellen, dass keine Fahrzeuge oder Personen in den Gleisbereich gelangen können. Falls erforderlich sind provisorische Absicherungsmaßnahmen zu setzen.

II. Gemäß § 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F. i.V.m. Tarifpost 2 des Allgemeinen Teiles A der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 - BVwAbgV, BGBl. Nr. 24/1983 i.d.g.F., wird der F. GmbH für die Entscheidung über ihren Auflassungsantrag eine Verwaltungsabgabe von EUR 6,50 vorgeschrieben. römisch II. Gemäß Paragraph 78, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, Bundesgesetzblatt Nr. 51 aus 1991, i.d.g.F. i.V.m. Tarifpost 2 des Allgemeinen Teiles A der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 - BVwAbgV, Bundesgesetzblatt Nr. 24 aus 1983, i.d.g.F., wird der F. GmbH für die Entscheidung über ihren Auflassungsantrag eine Verwaltungsabgabe von EUR 6,50 vorgeschrieben.

Dieser Betrag ist binnen zwei Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides mittels der beiliegenden Zahlungsinformation an die Stadt Wien einzuzahlen.

Begründung

Zu I.: Die damalige Aktiengesellschaft der F. - F. (nunmehr F. GmbH - F. GmbH) hat am 14.07.2017 aus Anlass der bevorstehenden Überprüfung nach § 102 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 beantragt, die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 6,970 gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 - EibG aufzulassen. Begründet war der Antrag wie folgt: Zu römisch eins.: Die damalige Aktiengesellschaft der F. - F. (nunmehr F. GmbH - F. GmbH) hat am 14.07.2017 aus Anlass der bevorstehenden Überprüfung nach Paragraph 102, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 beantragt, die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 6,970 gemäß Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, Eisenbahngesetz 1957 - EibG aufzulassen. Begründet war der Antrag wie folgt:

„Wir haben zwischenzeitlich Informationen über den Ausbau der Liegenschaft J. Straße mit der zusätzlichen Nutzung als Beherbergungsbetrieb mit 17 Kleinwohnungen erhalten.

Es bestehen aufgrund der Unfallhäufigkeit schon jetzt Sicherheitsbedenken, da die bestehende schmale Ein- und Ausfahrt keinen Gegenverkehr zulässt, sodass ein Rückstau auf die Eisenbahnkreuzung zu erwarten ist, und die sichere fußläufige Anbindung an das öffentliche Gehsteignetz nicht gegeben ist.

Durch die zu erwartende Zunahme des Fahrzeug- und Fußgängerverkehres ist eine noch größere Unfallhäufigkeit zu erwarten.

Da im uns vorliegenden Lageplan eine zusätzliche Anbindung an das öffentliche Straßennetz - nämlich in die O.-gasse - dargestellt ist, stellt die AG der F. ergänzend zum Ersuchen zur Überprüfung den Antrag auf Schließung der Eisenbahnkreuzung I. Straße in Bahn km 6,970." Da im uns vorliegenden Lageplan eine zusätzliche Anbindung an das öffentliche Straßennetz - nämlich in die O.-gasse - dargestellt ist, stellt die AG der F. ergänzend zum Ersuchen zur Überprüfung den Antrag auf Schließung der Eisenbahnkreuzung römisch eins. Straße in Bahn km 6,970."

Die Eisenbahnkreuzung ist nach § 49 Abs. 2 EibG in Verbindung mit § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (alte Fassung) aufrecht durch Lichtzeichenanlage gemäß den Bescheiden des Amtes der Wiener Landesregierung, Magistratsabteilung 64 vom 21.11.2003, Zl. MA 64 - EB ...5/2003, vom März 2006, Zl. MA 64 - EB ...1/2003 und vom 20.11.2014, Zl. MA 64 - .../2006, gesichert und stellt eine Ab- bzw. Zufahrt zur Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K., mit der

Adresse Wien, J. Straße, im Eigentum von Herrn A. B. dar. Die Eisenbahnkreuzung ist nach Paragraph 49, Absatz 2, EISbG in Verbindung mit Paragraph 9, der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (alte Fassung) aufrecht durch Lichtzeichenanlage gemäß den Bescheiden des Amtes der Wiener Landesregierung, Magistratsabteilung 64 vom 21.11.2003, Zl. MA 64 - EB ...5/2003, vom März 2006, Zl. MA 64 - EB ...1/2003 und vom 20.11.2014, Zl. MA 64 - .../2006, gesichert und stellt eine Ab- bzw. Zufahrt zur Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K., mit der Adresse Wien, J. Straße, im Eigentum von Herrn A. B. dar.

Auf Grundlage der am 24.08.2017 durchgeführten Ortsaugenscheinverhandlung, der öffentlich einsehbaren Flächenwidmung, der im Ermittlungsverfahren vorgelegten Unterlagen sowie der Einsicht in öffentliche Luftbilder stellen sich die Örtlichkeiten zusammengefasst wie folgt dar:

Die zweigleisige Bahnstrecke der F. GmbH verläuft in Nord/Süd-Richtung und mündet auf Höhe der Hausnummer ... in die N. (J. Straße) ein.

Unmittelbar westlich dieser Bahnstrecke wird die N. (J. Straße) parallel zur zweigleisigen Bahnstrecke geführt.

Sowohl die N. (J. Straße) als auch die Bahnstrecke befinden sich auf der Liegenschaft EZ ...4 öffentliches Gut (öG), der Kat.Gem. K., im Eigentum der Stadt Wien. Die Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K., mit der Liegenschaftsadresse Wien, J. Straße, im Eigentum von Herrn A. B. ist an der Front zur J. Straße mit Ausnahme einer durch ein Tor verschließbaren Grundstücksein- und -ausfahrt, welche bei der Verhandlung offen und befahren vorgefunden wurde, mit Gebäudeteilen verbaut. Zwischen der unmittelbar an der Gebäudefront befindlichen Grundstücksgrenze der EZ ...14, Kat.Gem. K. besteht ein Abstand von rund 2 Metern zu der auf der Liegenschaft EZ ...4 öG, derselben Katastralgemeinde befindlichen äußersten Schiene.

Unmittelbar gegenüber der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 mündet die I. Straße (EZ ...12, öffentliches Gut, der Kat.Gem. K.) dreispurig (1 Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegespur, 2 Linksabbiegespuren) ampelgeregelt in die N. (J. Straße) ein. Der Kreuzungsbereich N./I. Straße/Zufahrt zur Liegenschaft J. Straße wird mit Verkehrslichtsignalanlage geregelt, wobei diese mit der Lichtzeichenanlage, welche die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 sichert, koordiniert ist. Gemäß Bewilligungen zeigen die Straßensignale beim Einschalten des Gelblichts der Lichtzeichenanlagen bereits rotes Dauerlicht. Die F. GmbH auf der Schiene und der Geradeausverkehr auf der J. Straße hat zeitgleich freie Fahrt. Unmittelbar gegenüber der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 mündet die römisch eins. Straße (EZ ...12, öffentliches Gut, der Kat.Gem. K.) dreispurig (1 Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegespur, 2 Linksabbiegespuren) ampelgeregelt in die N. (J. Straße) ein. Der Kreuzungsbereich N./I. Straße/Zufahrt zur Liegenschaft J. Straße wird mit Verkehrslichtsignalanlage geregelt, wobei diese mit der Lichtzeichenanlage, welche die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 sichert, koordiniert ist. Gemäß Bewilligungen zeigen die Straßensignale beim Einschalten des Gelblichts der Lichtzeichenanlagen bereits rotes Dauerlicht. Die F. GmbH auf der Schiene und der Geradeausverkehr auf der J. Straße hat zeitgleich freie Fahrt.

Zur Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 darf nur über die I. Straße kommend „geradeaus“ auf die Liegenschaft J. Straße zugefahren werden. Auf der J. Straße darf stadtauswärts ander Kreuzung zur I. Straße nur rechts in die I. Straße abgebogen bzw. der J. Straße gefolgt werden. Zur Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 darf nur über die römisch eins. Straße kommend „geradeaus“ auf die Liegenschaft J. Straße zugefahren werden. Auf der J. Straße darf stadtauswärts ander Kreuzung zur römisch eins. Straße nur rechts in die römisch eins. Straße abgebogen bzw. der J. Straße gefolgt werden.

Auf der J. Straße stadteinwärts darf nicht rechts über die Eisenbahnkreuzung auf die Liegenschaft J. Straße abgebogen werden. Es besteht ein Geradeausfahrgebot.

Die Verordnung aller Straßenverkehrszeichen, insbesondere des Geradeausfahrgebotes wurde im Zuge der Ortsaugenscheinverhandlung der Eisenbahnbehörden nachfolgenden Verkehrsverhandlungen der niederösterreichischen und Wiener Verkehrsbehörde optimiert bzw. verbessert.

Der Kreuzungswinkel mit der I. Straße beträgt geschätzt ca. 45°. Die Ein- und Ausfahrt zur Liegenschaft J. Straße lässt auf Grund ihrer Breite keinen Begegnungsverkehr zu. Der Kreuzungswinkel mit der römisch eins. Straße beträgt geschätzt ca. 45°. Die Ein- und Ausfahrt zur Liegenschaft J. Straße lässt auf Grund ihrer Breite keinen Begegnungsverkehr zu.

Stadtauswärts befindet sich in Bahn-km 7,005 eine weitere Eisenbahnkreuzung im Zuge der Zu- und Ausfahrt zu einer

Wohnhausanlage mit der Adresse L., J. Straße, welche sich in der örtlichen Zuständigkeit der niederösterreichischen Eisenbahnbehörde befindet, mit welcher die Ortsaugenscheinverhandlung am 24.08.2017 zeitgleich, aber getrennt von beiden Behörden verhandelt wurde.

An die Grundstücke Nr. ... und ..., beide EZ ...14, Kat.Gem. K., grenzt südlich stadtauswärts unmittelbar das Grundstück Nr. .../23, EZ ...85, Kat.Gem. L. an und östlich an dieses wiederum das Grundstück Nr. .../90, EZ ...9, Kat.Gem. L. sowie die Grundstücke Nr. .../93 und Nr. .../2 (verlängerte M.-gasse), beide EZ ...0 öG, Kat.Gem. L..

Die drei Liegenschaften - mit Ausnahme des öffentlichen Gutes im Eigentum der Gemeinde L. - stehen im Eigentum von Herrn A. B..

Die Liegenschaft EZ ...85, Kat.Gem. L. ist über die EZ ...14, Kat.Gem. K., mit der Adresse ..., J. Straße und über die EZ ...9, mit der Adresse L., Q.-grund und die EZ ...0 öG, Kat.Gem. L. ans öffentliche Verkehrsnetz der J. Straße bzw. der M.-gasse angeschlossen.

Herr A. B. ist auch Eigentümer der Grundstücke Nr. .../60, EZ ...5 und Nr. .../23, EZ ...2, beide Kat.Gem. K., mit der Adresse Wien, R.-gasse, östlich unmittelbar angrenzend an seine Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K.. Diese Liegenschaften sind über die R.-gasse ans öffentliche Straßennetz angebunden und unbebaut.

Auf den Liegenschaften EZ ...14, Kat.Gem. K. sowie EZ ...85 und EZ ...9, beide Kat.Gem. L. wird gemäß den Betriebsanlagen(änderungs)bescheiden des Magistratischen Bezirksamts für den ... bzw. ... Bezirk vom 27.02.2009, vom 16.12.2011, vom 19.01.2015 und vom 14.03.2016 eine Betriebsanlage in Form einer Kfz-Werkstätte betrieben. Die Zufahrt zur Betriebsanlage erfolgt gemäß Zitat aus den Tätigkeitsbeschreibungen in den Bescheiden ausschließlich über die I. Straße, wobei hierfür die J. Straße und die benachbart liegenden Bahngleise der ... überquert werden müssen. Die Zu- und Abfahrt wird mittels Ampelsteuerung geregelt. Die Ausfahrt Q.-grund wird danach ausschließlich für private Zwecke durch den Betriebsinhaber genutzt, es finden (hier) im Schnitt pro Tag 2 Ein- und Ausfahrten statt. Auf den Liegenschaften EZ ...14, Kat.Gem. K. sowie EZ ...85 und EZ ...9, beide Kat.Gem. L. wird gemäß den Betriebsanlagen(änderungs)bescheiden des Magistratischen Bezirksamts für den ... bzw. ... Bezirk vom 27.02.2009, vom 16.12.2011, vom 19.01.2015 und vom 14.03.2016 eine Betriebsanlage in Form einer Kfz-Werkstätte betrieben. Die Zufahrt zur Betriebsanlage erfolgt gemäß Zitat aus den Tätigkeitsbeschreibungen in den Bescheiden ausschließlich über die römisch eins. Straße, wobei hierfür die J. Straße und die benachbart liegenden Bahngleise der ... überquert werden müssen. Die Zu- und Abfahrt wird mittels Ampelsteuerung geregelt. Die Ausfahrt Q.-grund wird danach ausschließlich für private Zwecke durch den Betriebsinhaber genutzt, es finden (hier) im Schnitt pro Tag 2 Ein- und Ausfahrten statt.

Auf der EZ ...85, Kat.Gem. L., befindet sich dazu ein über die Stadtgrenze reichendes von der Baupolizei (Magistratsabteilung 37) mit Widerrufsbewilligung genehmigtes Werkstättengebäude (Teil der genehmigten Betriebsanlage) mit einem einzigen Einfahrtstor, welches auf die Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K. führt.

Die Liegenschaft EZ ...0 öG, Kat.Gem. L., wurde beim Ortsaugenschein und nach Luftbildern für Baumateriallagerungen bzw. zum Abstellung von (reparaturbedürftigen) Fahrzeugen genutzt.

Der Werkstättenbetrieb war beim Ortsaugenschein aufrecht und ist es wie aus dem Stadtplan bzw. dem Internet (www.S.at/. S. GmbH, Gesellschafter ist der Liegenschaftseigentümer) sowie dem Vorbringen von Herrn A. B. belegt weiterhin. Der Werkstättenbetrieb war beim Ortsaugenschein aufrecht und ist es wie aus dem Stadtplan bzw. dem Internet (www.S.at/. Sitzung GmbH, Gesellschafter ist der Liegenschaftseigentümer) sowie dem Vorbringen von Herrn A. B. belegt weiterhin.

Zu der Werkstätte fahren pro Tag ca. 20 - 30 Fahrzeuge von Mitarbeiterinnen, Lieferant*innen und Unternehmenskundinnen zu bzw. ab. Es handelt sich überwiegend um PkW und kleine Transportwägen mit einer max. Länge von 10 m. 1 bis 3x pro Jahr kommt auf Grund betrieblicher Erfordernisse ein Lastkraftwagen mit max. 17 m Gesamtlänge zum Einsatz.

Herr A. B. hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 04.10.2021 angegeben, dass seine Werkstätte auf Grund einer Umstellung des Geschäftsmodells nunmehr fast ausschließlich von ortskundiger Unternehmenskundschaft und Mitarbeiterinnen angefahren wird.

Die Liegenschaft Q.-grund (EZ ...9, Kat.Gem. L.) ist gemäß vorgelegtem Mietvertrag seit 01.01.2017 um einen monatlichen Bestandzins von EUR 1.200,00 an die T. OG, FN ... (nunmehr U. OG) zu Lagerzwecken unbefristet

vermietet, ein Wegerecht ist im Mietvertrag nicht erwähnt bzw. besteht nach den Angaben des Eigentümers nicht. Es wurde vertraglich die weitere Nutzung des Vermieters ausgeschlossen und die Erschließung ausschließlich über den Q.-grund vereinbart.

Nach dem derzeit geltenden öffentlich einsehbaren Wiener Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Plandokument Nr. ...) ist die Liegenschaft EZ ...14, Kat.Gem. K. (künftig) über die O.-gasse zu erschließen.

Diese endet derzeit nördlich in einer Sackgasse am Bestandsgebäude (L-förmige Werkstätte) an der wienseitigen Grundstücksgrenze der EZ ...14, Kat.Gem. K..

Wenn daher der Liegenschaftseigentümer sein zum Zeitpunkt der Ortsaugenscheinverhandlung angedachtes Bauvorhaben eines Dachgeschosszubaues auf dem bestehenden Straßen- und Seitentrakt zur Nutzung als Beherbergungsbetrieb (17 Zimmer) umgesetzt hätte, wäre dieser Anschluss ans öffentliche Gut über die O.-gasse unterteilweisem Abbruch des Gebäudebestandes verpflichtend umzusetzen gewesen. Bisher wurde eine entsprechende Baubewilligung bei der Baupolizei (MA 37) entweder noch nicht erwirkt oder nicht umgesetzt, wozu der Bauwerber auch nicht gezwungen werden kann.

Nach dem genannten Plandokument ... ist ausgehend von der J. Straße über die R.-gasse bis zur V.-gasse parallel zur Stadtgrenze zu Niederösterreich ein 10 m breiter Grundstücksstreifen als „gärtnerisch auszugestalten“ gewidmet. Das betrifft die gesamte Länge der Grenze der Liegenschaften EZ ...14, EZ ...2 und EZ ...5, alle Kat.Gem. K. zu Niederösterreich. Nach Auskunft der Baupolizei (MA 37) vom 25.02.2021 sind gemäß § 79 Abs. 6 Bauordnung für Wien auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen befestigte Wege und Zufahrten im unbedingt erforderlichen Ausmaß zulässig, sodass diese Widmung einem Zufahrtsweg nicht entgegensteht. Nach dem genannten Plandokument ... ist ausgehend von der J. Straße über die R.-gasse bis zur römisch fünf.-gasse parallel zur Stadtgrenze zu Niederösterreich ein 10 m breiter Grundstücksstreifen als „gärtnerisch auszugestalten“ gewidmet. Das betrifft die gesamte Länge der Grenze der Liegenschaften EZ ...14, EZ ...2 und EZ ...5, alle Kat.Gem. K. zu Niederösterreich. Nach Auskunft der Baupolizei (MA 37) vom 25.02.2021 sind gemäß Paragraph 79, Absatz 6, Bauordnung für Wien auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen befestigte Wege und Zufahrten im unbedingt erforderlichen Ausmaß zulässig, sodass diese Widmung einem Zufahrtsweg nicht entgegensteht.

Die Anbindung ans öffentliche Gut erfolgt daher zusammenfassend ganz überwiegend - wie beschrieben - über die I. Straße/J. Straße/Eisenbahnkreuzung. Die Anbindung ans öffentliche Gut erfolgt daher zusammenfassend ganz überwiegend - wie beschrieben - über die römisch eins. Straße/J. Straße/Eisenbahnkreuzung.

Über „Q.-grund“ über die befestigten/asphaltierten Liegenschaften EZ ...5, Kat.Gem. K. (im abgerundeten Eckbereich) und EZ ...85, EZ ...9, EZ ...0 öG, alle Kat.Gem. L. erfolgt eine Zu- und Abfahrt demgegenüber in ganz untergeordnetem Ausmaß. Dies deckt sich auch mit den Wahrnehmungen anlässlich des Ortsaugenscheins, wo durch mobile Metallzäune eine Durchfahrt mit Fahrzeugen zwischen den Liegenschaften in Wien und L. durch Herrn A. B. verhindert wurde.

Auf der Eisenbahnkreuzung haben sich im Zeitraum 2013 - 2022 nach Angaben der F. GmbH, belegt durch vorgelegte Unfallberichte bzw. bestätigt durch die behördlichen Unfallaufzeichnungen sieben Unfälle mit teilweise erheblichem Personen- bzw. Sachschäden ereignet, die immer von Kraftfahrzeuglenker*innen - zuletzt eines Postzustellfahrzeugs - verursacht wurden, die das Rechtsabbiegebot stadteinwärts auf der J. Straße missachtet haben. Einige Male ist es auf der Eisenbahnkreuzung auch zu „Beinaheunfällen“ gekommen, deren Ursachen vom Eisenbahnunternehmen nicht mehr näher angegeben werden konnten.

Auf der Strecke der F. GmbH ist es mit Dezember 2020 zu einer Taktverdichtung von 15 Minuten auf 7,5 Minuten gekommen. Deshalb und auf Grund der allgemeinen Entwicklung ist von einer weiteren Steigerung des öffentlichen Verkehrs auszugehen.

Verkehrsgutachten:

Da Herr A. B. sein Bauvorhaben unter Öffnung der O.-gasse in der Folge der Ortsaugenscheinverhandlung nicht umgesetzt hat, hat die Eisenbahnbehörde ein Verkehrsgutachten der Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Angelegenheiten vom 02.12.2020 sowie zwei Ergänzungen vom 22.02.2021 und vom 24.01.2022 eingeholt.

Gutachten vom 02.12.2020 (basierend auf einem 10-seitigem Befund):

„Auf Grund der im Befund erhobenen und dargestellten Fakten kann festgestellt werden:

Die durchgeführte Verkehrszählung mittels Zählplatten im Bereich J. Straße O.Nr.... mit der EK in Bahn-km 6,970 hat auf Grund der baulichen Randbedingungen leider kein plausibles Ergebnis ergeben.

Eine erfolgte Befragung des Betriebsinhabers hat eine tägliche Frequenz von 20 - 30 Zu- und Abfahrten pro Tag ergeben. Außerhalb der Betriebszeiten der Autowerkstätte ist das Einfahrtstor geschlossen. Gemäß einer von der MA 46 durchgeführten Stichprobenzählung am 11.11.2020 im Zeitraum von 14.30 - 15.15 Uhr mit 3 gezählten Fahrzeugen, können die Angaben des Betriebsinhabers als plausibel bewertet werden.

Die Zufahrt zur Liegenschaft auf Höhe J. Straße O.Nr.... ist nur über den Geradeausrechtsfahrstreifen in der I. Straße signalgeregelt möglich. Aus der J. Straße ist aus beiden Fahrtrichtungen die Zufahrt auf Grund der verordneten Richtungsgebote nicht gestattet. Die Ausfahrt erfolgt ebenfalls signalgeregelt. Die Zufahrt zur Liegenschaft auf Höhe J. Straße O.Nr.... ist nur über den Geradeausrechtsfahrstreifen in der römisch eins. Straße signalgeregelt möglich. Aus der J. Straße ist aus beiden Fahrtrichtungen die Zufahrt auf Grund der verordneten Richtungsgebote nicht gestattet. Die Ausfahrt erfolgt ebenfalls signalgeregelt.

Die Überprüfung der Verkehrssicherheit wurde an Hand einer Auswertung aus der Unfalldatenbank für Personenschäden für den Zeitraum von 1.1.2015 (Anmerkung: richtig laut Befund, Seite 5:01.01.2015) bis 31.12.2019 durchgeführt und hat keine besonderen Auffälligkeiten ergeben.

Die Überprüfung alternativer Zufahrtswege zur vorhandenen Einfahrt in der verlängerten M.-gasse hat ergeben, dass über L. ab der W. das Wegenetz im Bereich Q.-grund nicht geeignet ist, da es sich gemäß Straßencharakteristik um reine Siedlungsstraßen ohne vorhandene Gehsteige handelt und allgemeine Fahrverbote „ausgenommen Anrainerverkehr und Radfahrer“ verordnet und kundgemacht sind.

Eine Zufahrt aus Wien wäre über die V.-gasse und M.-gasse grundsätzlich möglich. Eine Zufahrt aus Wien wäre über die römisch fünf.-gasse und M.-gasse grundsätzlich möglich.

Eine Überprüfung des Platzbedarfs mittels Schleppkurvensimulation hat ergeben, dass beim vorhandenen Kurvenradius zwischen dem Werkstattgebäude und dem Grundstück .../23 für den Begegnungsfall Lieferfahrzeug (Mercedes Sprinter XL) und Personenkraftwagen (großer PKW) eine geringfügige Überdeckung der beiden Schleppkurven festzustellen ist. Ein Begegnungsfall PKW mit PKW wäre aus Sicht des Platzbedarfs möglich. Das Ergebnis der Schleppkurvensimulation ist im Plan Z. Nr. ...-2371 dargestellt.

Eine Alternativvariante ohne Mitnutzung der Liegenschaft der Gemeinde L. E Z ...0 öG wurde im Plan Z. Nr. ...-2373 dargestellt. Dabei wäre aber die Versetzung des Einfahrtstors, sowie die Herstellung einer neuen Verkehrsverbindung über das Grundstück .../23 notwendig.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden. Die bestehende mit Lichtzeichen zur EK-Sicherung in Kombination mit der Straßen - VLSA gesicherte bzw. geregelte Zufahrt- und Abfahrt in der J. Straße O.Nr.... stellt eine den geltenden verkehrssicherheitstechnischen und verkehrstechnischen Anforderungen entsprechende Form der Regelung und Sicherung dar.

Für eine etwaige alternative Zufahrt bzw. Abfahrt zur Einfahrt Q.-grund - verlängerte M.-gasse ist das angrenzende Wegenetz im Gemeindegebiet von L. auf Grund der Straßencharakteristik und der verordneten Verkehrsbeschränkungen nicht geeignet.

Ein alternative Zu- und Abfahrt aus Wien ist über die V.-gasse und M.-gasse grundsätzlich möglich. Dabei sind aber zur Erreichbarkeit einerseits Umwegfahrten erforderlich und andererseits zusätzliche, wenn auch geringe Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz verbunden. Ein alternative Zu- und Abfahrt aus Wien ist über die römisch fünf.-gasse und M.-gasse grundsätzlich möglich. Dabei sind aber zur Erreichbarkeit einerseits Umwegfahrten erforderlich und andererseits zusätzliche, wenn auch geringe Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz verbunden.

Aus verkehrstechnischer und verkehrsbehördlicher Sicht soll die vorhandene Liegenschaftszu- und Abfahrt in der J. Straße O.Nr.... bestehen bleiben."

Ergänzung vom 22.02.2021:

„Verkehrssicherheit:

Wie im Gutachten vom 2. Dezember 2020 beschrieben wurde zur Ermittlung der Unfallzahlen im Zeitraum von 1.1.2015 bis 31.12.2019 eine Auswertung der Österreichischen Unfalldatenbank herangezogen.

Dabei sind lediglich behördlich aufgenommene Unfälle mit Personenschaden enthalten und ist ein Unfall mit Personenschaden am 17.12.2016 mit Beteiligung eines Schienenfahrzeugs verzeichnet.

Zu den weiteren von den F. GmbH angeführten Vorfällen kann somit keine Aussage getroffen werden.

Erreichbarkeit der Liegenschaft über die EK in Bahn -km 6.970:

Die gegenständliche Liegenschaft ist von der J. Straße aus Richtung X. über den Linksabbiegefahrstreifen an der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W., weiter in der Y. Straße bis zur Kreuzung mit der I. Straße als Rechtsabbieger in die I. Straße und danach Geradeaus mit Überquerung der J. Straße möglich. Die gegenständliche Liegenschaft ist von der J. Straße aus Richtung römisch zehn. über den Linksabbiegefahrstreifen an der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W., weiter in der Y. Straße bis zur Kreuzung mit der römisch eins. Straße als Rechtsabbieger in die römisch eins. Straße und danach Geradeaus mit Überquerung der J. Straße möglich.

Die Fahrtstrecke ab der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W. beträgt dabei insgesamt 330m.

In der J. Straße aus Richtung Wien kommend muss an der Kreuzung mit der Z.-gasse nach rechts abgebogen werden und in der weiterführenden AA.-gasse bis zur Y. Straße gefahren werden. Anschließend in der Y. Straße in Richtung Süden bis zur Kreuzung mit der I. Straße und in der I. Straße über die J. Straße zur Liegenschaft. Die Fahrtstrecke für diese Route beträgt dabei insgesamt 1528m. In der J. Straße aus Richtung Wien kommend muss an der Kreuzung mit der Z.-gasse nach rechts abgebogen werden und in der weiterführenden AA.-gasse bis zur Y. Straße gefahren werden. Anschließend in der Y. Straße in Richtung Süden bis zur Kreuzung mit der römisch eins. Straße und in der römisch eins. Straße über die J. Straße zur Liegenschaft. Die Fahrtstrecke für diese Route beträgt dabei insgesamt 1528m.

Eine direkte Zufahrt aus der J. Straße über die EK zur Liegenschaft J. Straße O.Nr.... ist wegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtungen nicht erlaubt.

Alternative Zufahrtsrouten zur Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse:

In der J. Straße aus Richtung X. muss ab der Kreuzung mit der Y. Straße - W. weiter geradeaus stadteinwärts bis zur AB.-gasse gefahren werden. An der Kreuzung J. Straße - AB.-gasse ist in Fahrtrichtung stadteinwärts ein Geradeausgebot für Kraftfahrzeuge über 7,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht verordnet. In der J. Straße aus Richtung römisch zehn. muss ab der Kreuzung mit der Y. Straße - W. weiter geradeaus stadteinwärts bis zur AB.-gasse gefahren werden. An der Kreuzung J. Straße - AB.-gasse ist in Fahrtrichtung stadteinwärts ein Geradeausgebot für Kraftfahrzeuge über 7,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht verordnet.

Leichtere Fahrzeuge können an dieser Kreuzung nach rechts abbiegen und geradeaus bis zur AC.-gasse fahren. Dort nach rechts und über AC.-gasse und V.-gasse bis zur M.-gasse. Die Fahrtstrecke ab der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W. beträgt für diese Route insgesamt 1307m. Leichtere Fahrzeuge können an dieser Kreuzung nach rechts abbiegen und geradeaus bis zur AC.-gasse fahren. Dort nach rechts und über AC.-gasse und römisch fünf.-gasse bis zur M.-gasse. Die Fahrtstrecke ab der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W. beträgt für diese Route insgesamt 1307m.

Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t, müssen an der Kreuzung J. Straße - AB.-gasse weiter in Richtung stadteinwärts bis zur Z.-gasse geradeaus fahren. Dort nach rechts in die Z.-gasse abbiegen und weiter über AC.-gasse und V.-gasse zur M.-gasse. Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t, müssen an der Kreuzung J. Straße - AB.-gasse weiter in Richtung stadteinwärts bis zur Z.-gasse geradeaus fahren. Dort nach rechts in die Z.-gasse abbiegen und weiter über AC.-gasse und römisch fünf.-gasse zur M.-gasse.

Die Fahrtstrecke für diese Route beträgt ab der Kreuzung J. Straße - Y. Straße - W. insgesamt 2041m.

In der J. Straße aus Richtung Wien muss an der Kreuzung J. Straße - AD.-gasse nach rechts abgebogen werden. Weiter über die AE.-gasse bis zur Z.-gasse, über Z.-gasse zur AC.-gasse und weiter über AC.-gasse und V.-gasse zur M.-gasse. In der J. Straße aus Richtung Wien muss an der Kreuzung J. Straße - AD.-gasse nach rechts abgebogen werden. Weiter

über die AE.-gasse bis zur Z.-gasse, über Z.-gasse zur AC.-gasse und weiter über AC.-gasse und römisch fünf.-gasse zur M.-gasse.

Die Fahrtstrecke für diese Route beträgt ab der Kreuzung J. Straße - AD.-gasse insgesamt 1533m.

Das Straßennetz in L. nordöstlich der W. kann für eine Zufahrt zur M.-gasse nicht genutzt werden, da in diesem Wegenetz ein allgemeines Fahrverbot, ausgenommen Anrainerverkehr und Radfahrer verordnet und kundgemacht ist.

Die jeweiligen Zufahrtsrouten im Bestand über die EK in Bahn-km 6,970 und alternativ über die Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse sind im beiliegenden Plan Z.Nr. ...-2477 dargestellt

Vergleich der Fahrtstrecken Zufahrt J. Straße O.Nr.... - Zufahrt M.-gasse:

J. Straße aus Richtung X. - Bestand: 330 m J. Straße aus Richtung römisch zeh. - Bestand: 330 m

J. Straße aus Richtung Wien - Bestand: 1528 m

M.-gasse aus Richtung X. (bis 7,5t): 130 m M.-gasse aus Richtung römisch zeh. (bis 7,5t): 130 m

M.-gasse aus Richtung X. (über 7,5t): 2048 m M.-gasse aus Richtung römisch zeh. (über 7,5t): 2048 m

M.-gasse aus Richtung Wien: 1533 m

Wie aus dem vorangeführten Vergleich ersichtlich ergeben sich für die Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse aus Richtung Wien keine längeren Zufahrtswege.

Aus Richtung X. würden mit der Auflassung der Liegenschaftszufahrt in der J. Straße Mehrwege von ca. 1 km (bis 7,5t) bzw. ca. 1,7 km (über 7,5t) ergeben. Aus Richtung römisch zeh. würden mit der Auflassung der Liegenschaftszufahrt in der J. Straße Mehrwege von ca. 1 km (bis 7,5t) bzw. ca. 1,7 km (über 7,5t) ergeben.

Bei Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 ergeben sich auch beim Verlassen der Liegenschaft J. Straße veränderte Abfahrtswege.

Im Bestand ist die Liegenschaft direkt an die J. Straße als hochrangigen Verkehrsweg angebunden und die Ausfahrt aus der Liegenschaft ist ohne Umwegfahrten in alle Richtungen möglich. Dieser Umstand ginge bei Auflassung der EK verloren und auch die Abfahrt aus dem Grundstück müsste über das untergeordnete Straßennetz analog der Zufahrtswege erfolgen.

Das untergeordnete Straßennetz in Wien ist gemäß dem vorhandenen Ausbauzustand grundsätzlich für die Erreichbarkeit der Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse geeignet. Das Straßennetz in L. nordöstlich der W. ist wegen der vorhandenen Verkehrsbeschränkungen nicht für die Erreichbarkeit der Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse geeignet.

Wie bereits im Gutachten vom 2. Dezember 2020 festgestellt und in der aktuellen Stellungnahme ausgeführt, würden sich mit einer Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 zumindest aus Richtung X. in der J. Straße unnötige Umwegfahrten, sowie insgesamt Erhöhungen der Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz, sowohl für die Zufahrt als auch für die Abfahrt aus der Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse ergeben. Wie bereits im Gutachten vom 2. Dezember 2020 festgestellt und in der aktuellen Stellungnahme ausgeführt, würden sich mit einer Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 6,970 zumindest aus Richtung römisch zeh. in der J. Straße unnötige Umwegfahrten, sowie insgesamt Erhöhungen der Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz, sowohl für die Zufahrt als auch für die Abfahrt aus der Liegenschaftszufahrt in der M.-gasse ergeben.

Aus verkehrstechnischer und verkehrsbehördlicher Sicht soll die vorhandene Liegenschaftszu- und Abfahrt in der J. Straße O.Nr.... bestehen bleiben."

Zu dieser Ergänzung wurde von der Verkehrsbehörde über Nachfrage der Eisenbahnbehörde am 19.05.2021 zusammengefasst mitgeteilt, dass die Auflassung einer Zu- und Abfahrt zur betreffenden Liegenschaft aus dem hochrangigen Straßennetz und Verlegung der Zufahrtssituation ins untergeordnete Straßennetz aus verkehrstechnischer Sicht zu einer ungünstigen Verkehrsverlagerung führt, jedoch nur eine überschaubare Zahl an Fahrten betrifft, weshalb negative Folgen für Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht zu erwarten sind. Die Auflassung der Eisenbahnkreuzung würde von der Verkehrsbehörde zur Kenntnis genommen werden.

Ergänzung vom 24.01.2022:

„Zufahrt zur Liegenschaft EZ ...14 (Gste Nr. ...9 und ...0) von der I. Straße kommend; Zufahrt zur Liegenschaft EZ ...14 (Gste Nr. ...9 und ...0) von der römisch eins. Straße kommend:

Auf Grund der bestehenden Verkehrsorganisation an der Kreuzung, J. Straße - I. Straße mit den vorhandenen Richtungsbeschränkungen ist die Zufahrt zur gegenständlichen Liegenschaft über die EK in Bahn km 6,970 nur aus der Geradeausrelation aus Richtung I. Straße gestattet. Auf Grund der bestehenden Verkehrsorganisation an der Kreuzung, J. Straße - römisch eins. Straße mit den vorhandenen Richtungsbeschränkungen ist die Zufahrt zur gegenständlichen Liegenschaft über die EK in Bahn km 6,970 nur aus der Geradeausrelation aus Richtung römisch eins. Straße gestattet.

Die Zufahrtssituation, sowie die Wendemöglichkeit auf der Liegenschaft (Gste Nr. ...9 und ...0) wurde mittels Schleppkurvenprogramm simuliert und ist im Lageplan ...-2572 dargestellt. Dabei wurde als Bemessungsfahrzeug ein Lastkraftwagenzug (LKW mit Anhänger) mit einer Länge von 9,85m für das Zugfahrzeug und 7,50m Länge für den Anhänger, sowie einer Breite von 2,60m herangezogen. Die konkrete Verwendung eines Lastkraftwagenzuges (30 Tonnen, Länge 17m) ist aus technischen Gründen im zur Verfügung stehenden Simulationsprogramm leider nicht möglich.

Gemäß Ergebnis der Schleppkurvensimulation kann festgestellt werden, dass ein Wendemanöver der o.a. Fahrzeugkombination auf der Liegenschaft unter Berücksichtigung von Rangiervorgängen möglich ist. Voraussetzung dafür ist aber, dass die benötigte Fläche frei von abgestellten Fahrzeugen oder anderen Gegenständen ist.

Da ein Wendemanöver für die Fahrzeugkombination Lastkraftwagen mit Anhänger gemäß Simulation möglich ist, kann davon ausgegangen werden, dass auch die kürzere Fahrzeugkombination Pick-up Navaro mit Anhänger (10m Gesamtlänge) zum Fahrzeugtransport gegeben ist zumal auch die Möglichkeit besteht den PKW-Anhänger abzukuppeln. Eine gesonderte Schleppkurvensimulation ist somit dafür nicht erforderlich.

Zu- und Abfahrt zur Liegenschaft EZ ...14 (Gste Nr. ...9 und Nr. ...0) über anschließendes Wegenetz

Die möglichen alternativen Zufahrtswege wurden bereits in der ergänzenden Stellungnahme vom 19. Februar 2021 beschrieben und im Plan Z. Nr. ...-2411 dargestellt.

Demgemäß besteht zur Erreichbarkeit der Liegenschaftszufahrt in der verlängerten M.-gasse der Weg über die J. Straße. Wie bereits in der Stellungnahme vom 19. Februar 2021 angeführt besteht an der Kreuzung, J. Straße - AB.-gasse in Richtung stadteinwärts ein Geradeausgebot für Kraftfahrzeuge über 7,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht und in Richtung stadtauswärts ein Geradeausgebot für alle Fahrzeuge. Eine Zufahrt für das Bemessungsfahrzeug LKW mit Anhänger ist daher nur über die Kreuzung, J. Straße - Z.-gasse und in weiterer Folge über AC.-gasse und V.-gasse zur M.-gasse möglich. Demgemäß besteht zur Erreichbarkeit der Liegenschaftszufahrt in der verlängerten M.-gasse der Weg über die J. Straße. Wie bereits in der Stellungnahme vom 19. Februar 2021 angeführt besteht an der Kreuzung, J. Straße - AB.-gasse in Richtung stadteinwärts ein Geradeausgebot für Kraftfahrzeuge über 7,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht und in Richtung stadtauswärts ein Geradeausgebot für alle Fahrzeuge. Eine Zufahrt für das Bemessungsfahrzeug LKW mit Anhänger ist daher nur über die Kreuzung, J. Straße - Z.-gasse und in weiterer Folge über AC.-gasse und römisch fünf.-gasse zur M.-gasse möglich.

In den nachfolgenden Bildern ist der Zufahrtsweg über die Straßenzüge Z.-gasse, AC.-gasse, V.-gasse und M.-gasse ersichtlich. Die eingetragenen Fahrbahnbreiten wurden mittels dem in der Stadt Wien zur Verfügung stehenden Programm „Kappazunder“ ermittelt. In den nachfolgenden Bildern ist der Zufahrtsweg über die Straßenzüge Z.-gasse, AC.-gasse, römisch fünf.-gasse und M.-gasse ersichtlich. Die eingetragenen Fahrbahnbreiten wurden mittels dem in der Stadt Wien zur Verfügung stehenden Programm „Kappazunder“ ermittelt.

Für die auf diesem Weg kritischen Eckbereiche wurde der Platzbedarf für das vorangeführte Bemessungsfahrzeug mittels Schleppkurvensimulation überprüft. Das Ergebnis ist für die Kreuzung J. Straße - AD.-gasse im Plan ...-2579, für die Kreuzung AA.-gasse - AE.-gasse im Plan ...-2580, für die Kreuzung Z.-gasse - V.-gasse im Plan ...-2581 und für die Kreuzung V.-gasse - M.-gasse im Plan ...-2582 dargestellt. Für die auf diesem Weg kritischen Eckbereiche wurde der Platzbedarf für das vorangeführte Bemessungsfahrzeug mittels Schleppkurvensimulation überprüft. Das Ergebnis ist für die Kreuzung J. Straße - AD.-gasse im Plan ...-2579, für die Kreuzung AA.-gasse - AE.-gasse im Plan ...-2580, für die Kreuzung Z.-gasse - römisch fünf.-gasse im Plan ...-2581 und für die Kreuzung römisch fünf.-gasse - M.-gasse im Plan ...-2582 dargestellt.

Gemäß der Schleppkurvenüberprüfung kann festgestellt werden, dass die vorhandenen Fahrbahnbreiten dieser Fahrroute für das o.a. Bemessungsfahrzeug grundsätzlich ausreichend sind.

Allerdings wird bei einem Begegnungsfall des Bemessungsfahrzeuges mit in der Gegenrichtung verkehrenden Fahrzeugen abschnittsweise ein gegenseitiges Abwarten erforderlich sein (Abschnitt V.-gasse ab AF.-gasse und M.-gasse). Vor allem in der M.-gasse ist ein Gegenverkehr mit dem Bemessungsfahrzeug auf Grund des Straßenquerschnitts, trotz einseitigem Halte- und Parkverbot, nicht möglich. Allerdings wird bei einem Begegnungsfall des Bemessungsfahrzeuges mit in der Gegenrichtung verkehrenden Fahrzeugen abschnittsweise ein gegenseitiges Abwarten erforderlich sein (Abschnitt römisch fünf.-gasse ab AF.-gasse und M.-gasse). Vor allem in der M.-gasse ist ein Gegenverkehr mit dem Bemessungsfahrzeug auf Grund des Straßenquerschnitts, trotz einseitigem Halte- und Parkverbot, nicht möglich.

Dazu müssten auch auf der Seite der ungeraden ONr. zumindest in den Eckbereichen und zur Schaffung von Ausweichstellen, zusätzliche Halte- und Parkverbote eingerichtet werden.

Bei Benutzung der bestehenden Zufahrt unter Mitnutzung der Grundstücke .../90 und .../23 zeigt die Schleppkurvensimulation keine Reserven zu vorhandenen Bauwerken und der Grünfläche im südwestlichen Eckbereich des Grundstücks .../23. Dazu müssten mit hoher Wahrscheinlichkeit bauliche Adaptierungen in diesem Eckbereich erfolgen.

Zu- und Abfahrt zur Liegenschaft EZ ...14 (Gste Nr....9 und Nr. ...0) über anschließendes Wegenetz, ohne Inanspruchnahme der Grundstücke EZ...85, EZ...19 und EZ...0

Für die Zufahrt zur Liegenschaft EZ ...14 (Gste Nr....9 und ...0) ohne Inanspruchnahme der Grundstücke EZ...85, EZ...19 und EZ...0 gelten hinsichtlich des Wegenetzes die o.a. Feststellungen analog.

Um zur Liegenschaft EZ...14 (Gste.Nr....9 und Nr....0) zu gelangen müsste aus verkehrstechnischer Sicht eine neue Zufahrt im Bereich des Grundstücks .../23 hergestellt werden. Welche bautechnischen Maßnahmen dafür erforderlich sind (Anpassung der Einfriedung, Einfahrtstor, Wegebefestigung) kann von der Abteilung für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten nicht beurteilt werden."

Weiters wurde ein Gutachten des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen der MA 46 vom 30.03.2021 zu den konkreten Auflassungsmaßnahmen eingeholt, welche spruchgemäß vorgeschrieben wurden. Anmerkungen des genannten Amtssachverständigen wurden in die Hinweise aufgenommen.

Verfahren:

A. B. wurde das Ermittlungsergebnis mit Gelegenheit zur Stellungnahme mit Beweisvorhalten vom 30.07.2020 (keine Stellungnahme), vom 04.08.2021 (Stellungnahme vom 04.10.2021 samt Akteneinsicht bei der Behörde) und vom 18.02.2022 (keine Stellungnahme) zur Kenntnis gebracht.

Er hat zusammengefasst gegen die Auflassung eingewandt:

Das östlich anschließende untergeordnete Wegenetz sei quantitativ und qualitativ nicht geeignet den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Es wären stadtein- bzw. -auswärts 10 bzw. 15 zusätzliche Kreuzungen zu passieren, davon 5 mit Richtungswechsel. Ein zum Einsatz kommender Lkw mit 17 Meter Länge könne seine Werkstätte dann nicht mehr anfahren. Das verbleibende Wegenetz entspreche nicht den Verkehrserfordernissen.

Die Liegenschaften EZ ...5, Kat.Gem. K. und EZ ...9, Kat.Gem. L. stünden auf Grund eines Bestandverhältnisses nicht mehr in seinem Besitz und seiner Verfügungsmacht. Es könne ihm nicht zum Nachteil gereichen, dass Zwischengrundstücke in seinem Eigentum stünden.

Die Ein- und Ausfahrt über die J. Straße sei gewerbebehördlich mit Betriebsanlagenbescheid genehmigt. Auf Grund von Anrainer*innenbeschwerden seien ihm nur 1 bis 2 Ausfahrten pro Tag über den Q.-grund erlaubt. Eine Auflassung der Eisenbahnkreuzung würde die Schließung der einzigen Einnahmequelle bedeuten.

Durch Vereinbarung eines Servitutsrechtes würden die Liegenschaften entwertet.

Im Lichte einer Interessenabwägung wäre die schienenseitige Lichtzeichenanlage mit der straßenseitigen Verkehrslichtzeichenanlage zusammenzuschließen oder in eventu Schranken mit Lichtzeichen vorzuschreiben, beides als gelindestes Mittel.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat sich - zusammengefasst mitgeteilt -für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ausgesprochen, da der Auflassung keine Arbeitnehmer*innenschutzvorschriften entgegenstehen.

Die Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau - Magistratsabteilung 28 als Verwalterin des öffentlichen Gutes in Wien und Trägerin der Straßenbaulast hat zur Auflassung keine Stellungnahme abgegeben.

Die Marktgemeinde L. hat sich, unter Berufung auf das Verkehrsgutachten der MA 46 gegen die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ausgesprochen und weiters im Wesentlichen eingewendet, dass auf Grund von Anrainer*innenbeschwerden und da die Grundstückszufahrt Q.-grund an dicht besiedeltes L. Wohngebiet angrenzt mit Herrn A. B. vereinbart worden sei, diese ausschließlich für den privaten Gebrauch und nicht gewerblich zu nutzen. Zu bedenken wäre außerdem, dass die EZ ...85, Kat.Gem. L. im Falle einer Veräußerung keine Anbindung ans öffentliche Straßennetz aufweise. Aktuell würden die Wiener und L. Grundstücke eine zusammenhängende Liegenschafts- und Betriebseinheit bilden, wobei diese mehrheitlich auf Wiener Stadtgebiet läge. Im Fall der Auflassungsstattgabe würde deren gesamt Erschließung über L. Gebiet erfolgen.

Die F. GmbH, die den Auflassungsantrag gestellt hat, hat ihren Antrag mit Schreiben vom 09.08.2021 mit Ausführungen zu den Unfallfolgen (Sach- und Personenschaden) aufrechterhalten.

Rechtlich folgt daraus:

Öffentliche Eisenbahnkreuzung:

Gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 - EisebG hat die Behörde auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers/einer Trägerin der Straßenbaulast die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge z

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at