

Geschäftszahl:

LVwG-AV-1221/001-2022

St. Pölten, am 18. Juli 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter über die Beschwerde des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 29. September 2022, Zl. ***, betreffend Bewilligung eines erweiterten Werksverkehrs (mitbeteiligte Partei: Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Landesverteidigung, ***, ***) nach Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen am 30. November 2023 und am 29. Februar 2024, zu Recht:

1. Der Beschwerde wird gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG Folge gegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, dass die für den erweiterten Werksverkehr vorgeschriebenen Auflagen zu lauten haben:
 1. Die Lage der Ein- und Ausstiegsstellen ergibt sich aus der Planskizze, die eine Anlage zu diesem Erkenntnis bildet.
 2. Im Bereich der Ein- und Ausstiegsstellen darf die unterste Trittstufe des Waggons einen Höhenunterschied bis maximal 60 cm zur Auftrittfläche hin nicht überschreiten.
 3. Während des Betriebes bei Dunkelheit sind die Ein- und Ausstiegsstellen so zu beleuchten, dass die zur sicheren Bahnbetriebsabwicklung erforderliche Sicht vorhanden ist und keine Blendwirkung für die Betriebsabwicklung entsteht.
 4. Die beförderten Personen dürfen die Wagen erst nach Stillstand verlassen.

5. Ab der örtlich bedienten Weiche *** bis zum Gleisende Gleis *** und *** darf die Anschlussbahn mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h befahren werden.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG zulässig.

Weiters fasst das Landesverwaltungsgericht den folgenden Beschluss:

3. Der Bund hat dem Land Niederösterreich gemäß § 17 VwGVG iVm § 76 Abs. 1 und § 77 Abs. 1 AVG sowie §1 NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976 innerhalb von zwei Wochen Kommissionsgebühren in der Höhe von € 13,80 zu ersetzen.
4. Gegen diesen Beschluss ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 und 9 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Sachverhalt und Verfahrensgang

1. Die mitbeteiligte Republik Österreich (Bund) beantragte am 28. Juni 2021 bei der belangten Behörde die Genehmigung eines erweiterten Werksverkehrs gemäß § 17b Abs. 2 EisbG auf mehreren vom Bund (konkret vom Bundesheer) betriebenen Anschlussbahnen, unter anderem auf der in km *** der ***-Strecke *** – *** abzweigenden, 420 m langen Anschlussbahn zur ***.

Zur Begründung führte der Bund an, es sei notwendig, auf der Bahn nicht nur Angehörige des Bundesheeres, der Heeresverwaltung und des Bundesministeriums für Landesverteidigung zu transportieren, sondern auch Angehörige ziviler Blaulicht- und Hilfsorganisationen sowie Angehörige ausländischer Streitkräfte im Rahmen gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführender Einsätze, Übungen oder Ausbildungsmaßnahmen in Durchführung von Maßnahmen der Vereinten Nationen, der OSZE oder der EU.

2. In einer (über Aufforderung der Behörde erstatteten) Stellungnahme vom 8. September 2021 erklärte der Bund, es handle sich um eine Anschlussbahn ohne

Eigenbetrieb gemäß § 7 Z 3 EisbG. Weiters wurde auf frühere befristete Genehmigungen für einen beschränkt-öffentlichen Verkehr auf der Bahn hingewiesen bzw. Kopien derselben vorgelegt.

3. Nach Beiziehung eines Amtssachverständigen für Verkehrstechnik forderte die belangte Behörde den Bund am 28. September 2021 zur Vorlage einer Prüfbescheinigung nach § 19a EisbG sowie einer Bestätigung über die Behebung von Mängeln auf.

Am 30. September 2021 legte der Bund die Prüfbescheinigung sowie einen Prüfbefund gemäß § 19a EisbG vor. Darin wurde bestätigt, dass auf der Bahn ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb gewährleistet sei und alle Mängel beseitigt worden seien.

In einer Stellungnahme vom 25. November 2021 erklärte daraufhin der Amtssachverständige, die vorgelegten Unterlagen seien für die Genehmigung einer Erweiterung des Werksverkehrs ausreichend, es bestünden vom Standpunkt der Eisenbahntechnik dagegen keine Bedenken. Ein öffentliches Interesse scheine bei der Beförderung des im Antrag beschriebenen Personenkreises gegeben zu sein.

4. Am 10. Jänner 2022 wies die belangte Behörde den Amtssachverständigen darauf hin, dass eine derartige Zulassung in der Vergangenheit stets befristet und unter Vorschreibung von Auflagen erfolgt sei. Der Sachverständige werde daher um Erstattung eines Gutachtens zur Frage ersucht, ob aus fachlicher Sicht davon auszugehen sei, dass die technische Ausstattung der Anschlussbahn hinreichende Sicherheit für die Zulassung des beantragten Werksverkehrs bietet. Sollte dies der Fall sein, möge ausdrücklich auf das Erfordernis einer zeitlichen Befristung und der Vorschreibung von Auflagen eingegangen werden. Diesem Schreiben angeschlossen war auch ein Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg vom 12. Dezember 2006, mit dem auf der Anschlussbahn ein beschränkt-öffentlicher Verkehr befristet bis zum 31. Dezember 2015 unter Vorschreibung von Auflagen genehmigt worden war.

5. In einer Stellungnahme vom 25. Jänner 2022 brachte der Bund (offenbar in Reaktion auf ein im Verwaltungsakt nicht einliegendes Ersuchen der belangten

Behörde vom 10.01.2022 um Übermittlung des Genehmigungsbescheides gemäß § 51 EisbG) vor, auf dem Areal der heutigen *** sei bereits in den Jahren 1907/08 ein Feldbahndepot für das k. u. k. Eisenbahn-Regiment eingerichtet worden. In der ersten Republik sei auf dem Gelände durch die Technische Zeuganstalt *** das vorhandene Gerät des Feldbahndepots weiter gelagert worden, die Eisenbahnanlagen hätten fortbestanden.

Im Jahre 1937 sei die Technische Zeuganstalt *** in das „*** des Bundesheeres eingegliedert worden. Nach dem sogenannten Anschluss Österreichs an das Dritte Reich sei dieser Verband in die Deutsche Wehrmacht integriert und fortan als Eisenbahnpionierbataillon *** bezeichnet worden, welches im Kriegsverlauf zum Eisenbahnpionier-Regiment *** aufwuchs. Die bestehenden Eisenbahnanlagen seien weiterhin genutzt worden.

Nach der Aufstellung des Bundesheeres der zweiten Republik sei das Gelände der heutigen *** im Jahre 1959 mit den bestehenden Eisenbahnanlagen wieder einer militärischen Verwendung durch das Bundesheer zugeführt worden und werde seither durchgehend als militärische Liegenschaft genutzt.

Somit hätten die Eisenbahnanlagen auf dem Gelände der heutigen *** in unterschiedlicher Ausdehnung bereits seit der Nutzung durch die k.u.k. Armee in den Jahren 1907/08, jedenfalls jedoch vor dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes 1957 bestanden. In Ansehung der Übergangsbestimmung des § 59 Abs. 1 EisbG in der Stammfassung bzw. des § 238 Abs. 1 EisbG idgF sei eine neuerliche eisenbahnrechtliche Bewilligung gemäß § 51 Abs. 1 EisbG in der Stammfassung bzw. § 17 EisbG idgF nicht erforderlich.

6. In einem eisenbahntechnischen Gutachten vom 14. Februar 2022 wiederholte der Amtssachverständige seine Beurteilung, dass die vorliegenden Unterlagen für die Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs ausreichend seien, erachtete aber nunmehr zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und -verkehrs die Vorschreibung von Auflagen als erforderlich. Weiters erachtete er eine Befristung von zehn Jahren als „angemessen“.

Dazu gewährte die Behörde dem Bund sowie dem (damals für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zuständigen) Bundesminister für Arbeit am 21. Februar 2022 Parteiengehör.

7. In seiner Stellungnahme vom 28. Februar 2022 sprach sich der Bund für eine Streichung bzw. Abänderung einzelner Auflagen aus. Weiters hielt er fest, dass die vorgeschlagene Befristung im Widerspruch zum verfahrenseinleitenden Antrag stehe. Der Stellungnahme war ein Lageplan der Bahn (einschließlich der ***-Strecke im Abzweigungsbereich) angeschlossen.

8. Der Bundesminister für Arbeit vertrat in seiner Stellungnahme vom 2. März 2022 zusammengefasst die Auffassung, der Antrag auf Genehmigung eines erweiterten Werksverkehrs bedeute einen Antrag auf Änderung der bestehenden Anschlussbahnbewilligung. Im Hinblick darauf seien die in § 17a Abs. 1 EisbG genannten Unterlagen dem Antrag anzuschließen, diese lägen aber nicht vor. Weiters seien Nebenbestimmungen in den §§ 17 ff EisbG nicht vorgesehen. Abgesehen davon erachtete der Bundesminister bei mehreren vorgeschlagenen Auflagen eine Streichung bzw. Änderung für erforderlich.

9. Auf Grund dieser Stellungnahmen schlug der Amtssachverständige am 19. April 2022 nunmehr lediglich drei Auflagen vor. Dazu wurde dem Bund am 28. Juni und dem beschwerdeführenden Bundesminister am 1. Juli 2022 Parteiengehör gewährt.

10. In seiner Stellungnahme vom 18. Juli 2022 wiederholte der Bundesminister im Wesentlichen sein Vorbringen aus der Stellungnahme vom 2. März 2022. Beide Stellungnahmen wurden am 20. Juli 2022 dem Bund übermittelt.

11. Der Bund sprach sich in seiner Stellungnahme vom 8. August 2022 gegen die Rechtsauffassung des Bundesministers für Arbeit aus, dass die Bewilligung des erweiterten Werksverkehrs nur gemeinsam mit der Anschlussbahnbewilligung erteilt werden könne. Im Übrigen bestehe für den vom erweiterten Werksverkehr beförderten Personenkreis keine Zuständigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (also des Bundesministers). Für das Personal des „beistellenden“ Eisenbahnunternehmens (für das eine Zuständigkeit des Bundesministers bestehe) ändere sich durch die Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs nichts.

12. Über Aufforderung der belangten Behörde beschrieb der Bund am 8. September 2022 die Lage der zum Ein- und Aussteigen für den erweiterten Werksverkehr genutzten Verschiebebahnsteige bzw. einer Seitenrampe.

13. In seiner Stellungnahme vom 27. September 2022 beharrte der beschwerdeführende Bundesminister (auf den die Aufgaben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates mittlerweile übergegangen waren) auf seiner Zuständigkeit für die gesamte Anschlussbahn sowie auf seiner Rechtsansicht, wonach die Genehmigung eines erweiterten Werksverkehrs eine Änderung der Anschlussbahnbewilligung darstelle, weshalb entsprechende Unterlagen fehlen würden. Die am 8. September 2022 vom Bund vorgelegte Lageplanskizze sei keine ausreichende Darstellung der Bahnsteige.

14. Mit dem angefochtenen Bescheid erteilte die belangte Behörde dem Bund unter Vorschreibung der zuletzt vom Amtssachverständigen vorgeschlagenen drei Auflagen die begehrte Genehmigung.

In der Begründung hielt die belangte Behörde nach Wiedergabe des Verfahrensganges sowie der von ihr als maßgeblich angesehenen Rechtsvorschriften (insbesondere des § 59 Abs. 1 EisbG in der Stammfassung) fest, im vorliegenden Fall stehe außer Streit, dass für die gegenständliche Anschlussbahn eine Genehmigung iSd § 17 EisbG vorliege. Entgegen der Ansicht des beschwerdeführenden Bundesministers (bzw. seines Rechtsvorgängers) vertrete die Behörde die Ansicht, dass die Zulassung eines (erweiterten) Werksverkehrs keinen Antrag des Anschlussbahnunternehmens auf Änderung der Genehmigung gemäß § 17 EisbG zur Folge haben müsse, da der bestehende Status dadurch keine Änderung erfahre. Die unentgeltliche Beförderung des im verfahrenseinleitenden Antrag angeführten Personenkreises stehe im Hinblick auf das in der *** befindliche ABC-Abwehrzentrum im öffentlichen Interesse.

Aus den Gutachten des Amtssachverständigen vom 14. Februar bzw. vom 19. April 2022 gehe hervor, dass die technische Ausstattung der Kaserne hinreichende Sicherheit für die Abwicklung des beantragten Werksverkehrs biete. Auch die vorgeschriebenen Auflagen würden sich aus dem Gutachten ergeben. Für

eine nach § 17b Abs. 3 EiszG grundsätzlich zulässige Befristung werde keine Notwendigkeit gesehen.

15. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende rechtzeitige Beschwerde, mit der der beschwerdeführende Bundesminister (zusammengefasst) zunächst eine Ergänzung der Einreichunterlagen und darauf aufbauend eine Ergänzung des Ermittlungsverfahrens begehrte. Dementsprechend sei der angefochtene Bescheid abzuändern. Dem lag insbesondere die in der Beschwerde nach wie vor vertretene Rechtsauffassung zu Grunde, die Genehmigung des (erweiterten) Werksverkehrs bedeute eine Änderung der Anschlussbahnbewilligung.

Die Beschwerde wurde von der belangten Behörde samt dem zugehörigen elektronischen Verwaltungsakt am 12. Oktober 2022 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Entscheidung vorgelegt.

16. Am 2. Jänner 2023 übermittelte die Behörde dem Landesverwaltungsgericht einen Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark vom 7. September 2022, mit dem eine Beschwerde des auch im vorliegenden Fall beschwerdeführenden Bundesministers gegen die Genehmigung eines erweiterten Werksverkehrs mangels Parteistellung zurückgewiesen worden war.

In einer Stellungnahme vom 1. März 2023 wies der beschwerdeführende Bundesminister auf einen weiteren Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes Steiermark ebenfalls vom 7. September 2022 mit vergleichbarem Inhalt hin, gegen den er ebenfalls Revision erhoben habe. Er schlug eine Aussetzung des vorliegenden Beschwerdeverfahrens vor.

Gegen diese Vorgangsweise sprachen sich auch die übrigen Parteien nicht aus.

Mit Erkenntnissen vom 18. April 2023, *** und ***, hob der Verwaltungsgerichtshof die Beschlüsse vom 7. September 2022 wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes auf.

17. Am 7. Juni 2023 lud das Landesverwaltungsgericht die Parteien ein, im Lichte des Erkenntnisses Äußerungen zur Sache zu erstatten. Dem beschwerdeführenden Bundesminister wurde überdies eine Kopie des gesamten Verwaltungsaktes übermittelt.

18. In seiner Äußerung vom 14. Juni 2023 erklärte der beschwerdeführende Bundesminister, der Verwaltungsgerichtshof habe in den Erkenntnissen vom 18. April 2023 klargestellt, dass die Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs keine Änderung der Anschlussbahnbewilligung bedeute. Daraus ergebe sich, dass (entgegen dem ursprünglichen Beschwerdevorbringen) das Fehlen eines Bauentwurfes beim verfahrenseinleitenden Antrag keinen Verfahrensmangel darstelle. Es seien jedoch jene Unterlagen beizugeben, die eine Beurteilung ermöglichen, ob zum einen die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet (§ 17b Abs. 1 EisbG) und zum anderen die Voraussetzungen des § 17b Abs. 2 EisbG erfüllt sind. Letzteres sei keine Frage des Arbeitnehmerschutzes. Hinsichtlich der ersten Genehmigungsvoraussetzung listete der Bundesminister zahlreiche Unterlagen auf, die er für eine entsprechende Beurteilung als erforderlich erachtete. Im Hinblick auf eine entsprechende Ergänzung des Ermittlungsverfahrens um diese Unterlagen wurde auch das Beschwerdebegehren modifiziert.

Dass dem Bundesminister im Verfahren zur Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs auch bei vom Bundesheer betriebenen Anschlussbahnen Parteistellung sowie ein Beschwerde- und Revisionsrecht zukomme, sei vom Verwaltungsgerichtshof ebenfalls klargestellt worden.

19. Der Bund vertrat in seiner Äußerung vom 22. Juni 2023 hinsichtlich der zu prüfenden Genehmigungsvoraussetzungen für einen erweiterten Werksverkehr dieselbe Ansicht wie der beschwerdeführende Bundesminister. Anders als dieser erachtete er aber auch die Vorschreibung von Auflagen als zulässig. Die Parteistellung bzw. Beschwerdelegitimation des beschwerdeführenden Bundesministers wurde auch vom Bund nicht bestritten, allerdings nochmals betont, dass sich für die von der Zuständigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorats umfassten Personen (Bedienstete des für die Betriebsführung zuständigen Eisenbahnunternehmens) durch die Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs nichts ändere. Schließlich wiederholte der Bund im Wesentlichen sein Vorbringen zum Bestand der Anschlussbahn seit den Jahren 1907/08 und zog daraus den rechtlichen Schluss, dass eine Bewilligung für eine solche auf Grund des § 59 Abs. 1 EisbG in der Stammfassung bzw. des § 238 Abs. 1 EisbG in der nunmehrigen Fassung vorliege.

20. Der beschwerdeführende Bundesminister wies in weiterer Folge auf mehrere Verfahren bzw. Verhandlungen zu vergleichbaren Beschwerden vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hin.

Zur Vorbereitung der Verhandlung erstattete der Bundesminister am 15. November 2023 eine Stellungnahme, in der er nochmals auf die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofes in den Erkenntnissen vom 18. April 2023 hinwies und im Hinblick darauf in Frage stellte, ob das Vorliegen einer Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Anschlussbahn in einer Verhandlung betreffend die Genehmigung eines erweiterten Werksverkehrs überhaupt zu erörtern sei. Im Übrigen bestritt der Bundesminister das Vorbringen des Bundes, dass für die Bediensteten des Eisenbahnunternehmens durch die Genehmigung des erweiterten Werksverkehrs keine Änderungen eintreten würden und stellte den Stand der bei den Landesverwaltungsgerichten Oberösterreich und Steiermark anhängigen Beschwerdeverfahren dar.

21. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 30. November 2023 eine erste mündliche Verhandlung durch, deren Gegenstand in erster Linie die Frage des Vorliegens bzw. der Erforderlichkeit einer Bewilligung für den Bau und Betrieb der Anschlussbahn war.

An dieser Verhandlung nahmen Vertreter des beschwerdeführenden Bundesministers sowie des Bundes, nicht jedoch der belangten Behörde teil.

22. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich bestellte mit Beschluss vom 6. Dezember 2023 A zum Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb sowie Verkehrstechnik. Gleichzeitig ersuchte es diesen um Erstattung eines Gutachtens zu der Frage, ob die technische Ausstattung der Eisenbahn für den vom erweiterten Werksverkehr umfassten Personenkreis hinreichende Sicherheit biete. Das Gericht wies den Sachverständigen darauf hin, dass im Hinblick auf die genehmigungsfreie Errichtung der Eisenbahn in den Jahren 1907/1908, die zu einem Recht auf Weiterbetrieb führe, eine Anschlussbahnbewilligung nach § 17 EisbG der fachlichen Beurteilung nicht zu Grunde gelegt werden könne, sondern nur der faktische Zustand der Eisenbahn.

23. Der Sachverständige legte das Gutachten nach Durchführung eines Ortsaugenscheins am 4. Jänner 2024 vor. Er gelangte zu dem Ergebnis, dass ein sicherer Betrieb des erweiterten Werksverkehrs gewährleistet sei, wenn fünf Auflagen eingehalten würden (diese umfassen die auch im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Auflagen, gehen jedoch darüber hinaus).

Das Landesverwaltungsgericht übermittelte das Gutachten mit der Ladung zur heutigen Verhandlung den Parteien.

24. Die belangte Behörde übermittelte dem Landesverwaltungsgericht am 17. Jänner 2024 einen ihr vom Bund am 9. Jänner 2023 vorgelegten Prüfbefund und eine Prüfbescheinigung eines technischen Büros nach § 19a EisbG, wonach auf der Anschlussbahn ein sicherer und ordnungsgemäßer Betrieb gewährleistet sei.

25. Der beschwerdeführende Bundesminister legte am 26. Jänner 2024 eine von ihm erstattete Stellungnahme an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich in einem gleichartigen Beschwerdeverfahren vor.

26. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 29. Februar 2024 eine weitere öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der wiederum Vertreter des beschwerdeführenden Bundesministers sowie des Bundes, jedoch kein Vertreter der belangten Behörde teilnahmen.

In dieser Verhandlung wurde das Gutachten des Amtssachverständigen mit diesem erörtert.

Die Vertreter des Bundes sagten im Zuge dieser Erörterung die Vorlage einer Planskizze mit gegenüber dem Verwaltungsverfahren geänderten Ein- und Ausstiegsstellen für den vom erweiterten Werksverkehr umfassten Personenkreis vor. Demnach sollten diese nunmehr (anders als nach der Stellungnahme vom 08.09.2022) vor der in km *** der Anschlussbahn befindlichen Weiche *** liegen, wobei zwar Schienenfahrzeuge diese Weiche überfahren können, nicht jedoch jene, in denen sich im Rahmen des erweiterten Werksverkehrs beförderte Personen befinden.

Unter Zugrundelegung dieser Lage der Ein- und Ausstiegsstellen gelangte der Amtssachverständige im Rahmen der Erörterung zu dem Ergebnis, dass die technische Ausstattung der Anschlussbahn (ohne Rücksicht auf den konkreten Zustand der Eisenbahnanlagen) einen sicheren Betrieb des erweiterten Werksverkehrs gewährleistet, wenn folgende Bestimmungen eingehalten werden:

1. Im Bereich der Ein- und Ausstiegsstellen darf die unterste Trittstufe des Waggons einen Höhenunterschied bis maximal 60 cm zur Auftrittsfläche hin nicht überschreiten.
2. Während des Betriebes bei Dunkelheit sind die Ein- und Ausstiegsstellen so zu beleuchten, dass die zur sicheren Bahnbetriebsabwicklung erforderliche Sicht vorhanden ist und keine Blendwirkung für die Betriebsabwicklung entsteht.
3. Die beförderten Personen dürfen die Wagen erst nach Stillstand verlassen.
4. Ab der örtlich bedienten Weiche *** bis zum Gleisende Gleis *** und *** darf die Anschlussbahn mit einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h befahren werden.

Die Vertreter des Bundes erklärten sich mit der Einhaltung dieser Auflagen einverstanden.

27. Der Bund legte am 6. März 2024 die zugesagte Planskizze vor. Dazu wurde dem beschwerdeführenden Bundesminister am 27. März 2024 Parteiengehör gewährt, der am 2. April 2024 erklärte, die Skizze zur Kenntnis zu nehmen.

28. Der Verfahrensgang ergibt sich in offenkundiger Weise aus dem vorgelegten Verwaltungsakt sowie aus dem Gerichtsakt.

29. Das Vorbringen des Bundes zur Errichtung und zum weiteren Betrieb auf der Anschlussbahn (oben 5.) ist unbestritten und wird daher der vorliegenden Entscheidung zu Grunde gelegt. Ergänzend bzw. klarstellend wird festgestellt, dass eine Bewilligung für die Anschlussbahn niemals erteilt wurde. Die Eisenbahnanlagen sind seit ihrer Errichtung 1907/08 bis heute im Wesentlichen unverändert geblieben und wurden lediglich instandgesetzt bzw. -gehalten.

Nach Ende des zweiten Weltkriegs 1945 wurde die *** und damit auch die Anschlussbahn bis 1955 von sowjetischen Besatzungstruppen genutzt. Nach deren

Abzug fand erst ab 1959 wieder ein Betrieb durch den Bund auf der Anschlussbahn statt. Beim Betrieb kam es immer wieder zu Modernisierungen, insbesondere wurde der ursprüngliche Betrieb mit Dampftriebfahrzeugen in den 1970er-Jahren auf Dieselbetrieb umgestellt, der bis heute stattfindet.

Diese Feststellungen wurden in der mündlichen Verhandlung vom 30. November 2023 erörtert und sind ebenfalls unbestritten.

Dem in der mündlichen Verhandlung vom 29. Februar 2024 ergänzten Gutachten des Amtssachverständigen (oben 23. und 26.) ist (in technischer Hinsicht) keine Partei entgegengetreten. Auch für das Gericht ist kein Grund erkennbar, an dessen Schlüssigkeit zu zweifeln. Daher wird das Gutachten – insbesondere die darin als erforderlich erachteten Auflagen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes beim erweiterten Werksverkehr – der Entscheidung zu Grunde gelegt.

II. Rechtsvorschriften

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I 33/2013, idF BGBl. I 88/2023, lauten:

„[...]“

Anzuwendendes Recht

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, sind auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes – AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 – DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

[...]

Verhandlung

§ 24. (1) Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

[...]

Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder
2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

[...]"

2. Die §§ 76 und 77 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. 51 idF BGBl. I 5/2008, lauten auszugsweise:

„§ 76. (1) Erwachsen der Behörde bei einer Amtshandlung Barauslagen, so hat dafür, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat.

[...]

§ 77. (1) Für Amtshandlungen der Behörden außerhalb des Amtes können Kommissionsgebühren eingehoben werden. Hinsichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühren ist § 76 sinngemäß anzuwenden.

(2) Die Kommissionsgebühren sind in Pauschalbeträgen (nach Tarifen) oder, soweit keine Pauschalbeträge (Tarife) festgesetzt sind, als Barauslagen nach § 76 aufzurechnen. Die Pauschalbeträge (Tarife) sind nach der für die Amtshandlung aufgewendeten Zeit, nach der Entfernung des Ortes der Amtshandlung vom Amt oder nach der Zahl der notwendigen Amtsorgane festzusetzen.

(3) Die Festsetzung der Pauschalbeträge (Tarife) erfolgt durch Verordnung der Bundesregierung, für die Behörden der Länder und Gemeinden durch Verordnung der Landesregierung.

(4) Die Kommissionsgebühren sind von der Behörde, die die Amtshandlung vorgenommen hat, einzuheben und fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand dieser Behörde zu tragen hat.

[...]"

3. Gemäß § 1 der NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976, LGBl. 3860/1-4, sind die Kommissionsgebühren nach den §§ 76 und 77 AVG mit € 13,80 je angefangener halber Stunde und Amtsorgan festgesetzt.

4. Die maßgeblichen Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes 1993 (ArbIG), BGBl. 27 idF BGBl. I 61/2021, lauten:

„[...]

Beteiligung der Arbeitsinspektion an Verwaltungsverfahren und an Verfahren der
Verwaltungsgerichte

§ 12. (1) In Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, ist das zuständige Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs. 7) Partei. Dies gilt auch für das Verfahren der Verwaltungsgerichte.

[...]

Zentral-Arbeitsinspektorat

§ 16. (1) Die Arbeitsinspektorate unterstehen unmittelbar dem Zentral-Arbeitsinspektorat, dem die oberste Leitung und zusammenfassende Behandlung der Angelegenheiten der Arbeitsinspektion sowie die Aufsicht über die Tätigkeit der Arbeitsinspektorate obliegt. Der Leiter/die Leiterin des Zentral-Arbeitsinspektorates (der Zentral-Arbeitsinspektor/die Zentral-Arbeitsinspektorin) untersteht direkt dem Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz.

[...]

Übergangsbestimmungen

§ 26. (1) [...]

(8) Hinsichtlich jener Betriebsstätten und Arbeitsstellen, die bis zum Ablauf des 30. Juni 2012 gemäß § 1 VAIG 1994 in den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gefallen sind, obliegen abweichend von § 16 bis zur Neuregelung des Gegenstandes durch eine Verordnung nach § 14 Abs. 4 die nach diesem Bundesgesetz den Arbeitsinspektoraten zustehenden Aufgaben und Befugnisse dem Zentral-Arbeitsinspektorat.

[...]“

5. Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. 60 idF BGBl. I 231/2021, lauten:

„1. Teil Begriffsbestimmungen

Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

[...]

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a) Anschlussbahnen;

[...]

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

[...]

Anschlussbahnen

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

[...]

3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

[...]

3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

[...]

4. Hauptstück

Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

Erforderlichkeit der Genehmigung

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich.

Genehmigungsverfahren

§ 17a. (1) Die Erteilung der Genehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

(2) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn).

(3) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.

(4) Die Genehmigung kann mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung verbunden werden.

Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

§ 17b. (1) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(2) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausüben oder dem Unternehmen, dem die Eisenbahn dient, angehören.

Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

[...]

13. Teil Schlussbestimmungen

[...]

3. Hauptstück Übergangsbestimmungen, Vollziehung, In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. Nr. 60/1957

§ 238. (1) Die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 60/1957 bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuss der ihnen in diesem Zeitpunkt zustehenden Begünstigungen.

[...]"

III. Rechtliche Beurteilung

1. Dass der beschwerdeführende Bundesminister auf Grund der §§ 12 Abs. 1, 16 Abs. 1 und 26 Abs. 8 ArbIG im Genehmigungsverfahren nach § 17b EisebG bei einer vom Bund betriebenen Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb (auf der die Beförderung durch ein Privatunternehmen erfolgt) berechtigt ist, den verwaltungsbehördlichen Bescheid mit einer Beschwerde nach Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG zu bekämpfen hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 18. April 2023, ^{***}, klargelegt. Daher ist die Beschwerde zulässig.

2. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich geht davon aus, dass für den Bau und Betrieb der vorliegenden Eisenbahn in den Jahren 1907/1908 keine Genehmigung erforderlich war (vgl. dazu *Pawlik*, Entwicklung des Rechtes der Bahnen niederer Ordnung in Österreich, 1924, S. 6, abrufbar unter ^{***}) und diese daher auf Grundlage des nunmehrigen § 238 Abs. 1 EisebG (der § 59 Abs. 1 EisebG in der Stammfassung entspricht) ungeachtet des Umstandes, dass damals auf der Bahn kein Betrieb stattfand, mit dem Inkrafttreten des EisebG am 8. März 1957 als Anschlussbahn weiterbetrieben werden durfte, ohne dass es hierfür einer Genehmigung nach dem EisebG bedurft hätte. Dieser Einordnung als Anschlussbahn legt das Landesverwaltungsgericht eine weite Auslegung des Unternehmensbegriffs

des § 7 EisbG zu Grunde, sodass darunter auch der Bund als Rechtsträger des Bundesheeres zu subsumieren ist.

Weiters geht das Landesverwaltungsgericht davon aus, dass die Modernisierungen beim Eisenbahnbetrieb (insbesondere die Umstellung vom Dampfbetrieb auf den heutigen Betrieb mit Dieseltriebfahrzeugen) keiner ergänzenden eisenbahnrechtlichen Genehmigung bedurften.

3. Der Gesetzgeber geht jedoch, wie der enge systematische Zusammenhang zwischen den §§ 17 bis 17b EisbG klar vor Augen führt, im Allgemeinen davon aus, dass Genehmigungen nach § 17b EisbG, insbesondere jenen für einen erweiterten Werksverkehr, eine Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Anschlussbahn nach den §§ 17 und 17a EisbG zu Grunde liegt. Davon geht wohl auch der Verwaltungsgerichtshof im vorzitierten Erkenntnis vom 18. April 2023 in den Rz 29 ff aus.

Wenn jedoch wie im vorliegenden Fall der Bestand und Betrieb der Eisenbahn auf der Übergangsbestimmung des § 238 Abs. 1 EisbG beruht und somit keine Genehmigung für die Anschlussbahn vorliegt, so kann der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen für den erweiterten Werksverkehr – das ist nach Rz 34 des vorzitierten Erkenntnisses einerseits, dass die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet und andererseits die Voraussetzungen des § 17b Abs. 2 EisbG erfüllt sind, nicht jedoch (wie der beschwerdeführende Bundesminister ursprünglich meinte) auch das Vorliegen der Antrags- bzw. Genehmigungsvoraussetzungen des § 17a Abs. 1 und 2 EisbG – nur ein faktischer Zustand der Eisenbahn zu Grunde gelegt werden.

4. Dass die Genehmigungsvoraussetzungen des § 17b Abs. 2 zweiter Satz EisbG vorliegen, war (im Hinblick auf den im verfahrenseinleitenden Antrag umschriebenen Personenkreis und den Zweck von dessen Beförderung) im gesamten Verfahren unstrittig.

5. Wie sich aus den getroffenen Feststellungen ergibt, liegt – ausgehend vom aktuellen faktischen Zustand – auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 17b Abs. 1 EisbG vor, wenn die vom Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung

formulierten Auflagen eingehalten werden, wobei dieser Beurteilung die gegenüber dem Verwaltungsverfahren geänderten Ein- und Ausstiegsstellen (die im Anschluss an die Verhandlung am 06.03.2024 vom Bund planlich dargestellt wurden) zu Grunde lag.

Zwar sieht, wie der Bundesminister für Arbeit zutreffend im Verwaltungsverfahren vorgebracht hat, § 17b EisbG keine Möglichkeit zur Vorschreibung von Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) vor. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes können solche Nebenbestimmungen jedoch auch dann vorgeschrieben werden, wenn sie dem Antrag der Partei (die den verfahrenseinleitenden Genehmigungsantrag gestellt hat) entsprechen (so etwa VwGH 15.03.2021, Ro 2021/05/0002, mwN), was vorliegend der Fall ist.

6. Daher ist der angefochtene Bescheid insoweit abzuändern, als (in Form einer weiteren Auflage) zunächst die Lage der Ein- und Ausstiegsstellen entsprechend der vom Bund vorgelegten Abänderung (die eine Anlage zu diesem Erkenntnis bildet) festgelegt wird. Darauf aufbauend sind die weiteren vom Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung formulierten Auflagen vorzuschreiben. Die Änderungen gegenüber den im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen drei Auflagen resultieren im Wesentlichen aus der veränderten Lage der Ein- und Ausstiegsstellen sowie aus dem vom Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 29. Februar 2024 zugestandenem Umstand, dass ohnehin alle zur Personenbeförderung zugelassenen Wagen über Handläufe etc. zur Sicherung beim Ein- und Aussteigen verfügen. Da sich die Änderungen aus der Vorlage ergänzender Einreichunterlagen (Lage der Ein- und Ausstiegsstellen) und einer daraus resultierenden Ergänzung des Beweisverfahrens im Beschwerdeverfahren ergeben, wird dem (am 14.06.2023 geänderten) Beschwerdebegehren damit Folge gegeben. Dem Vorbringen des beschwerdeführenden Bundesministers in der mündlichen Verhandlung vom 29. Februar 2024, der Vorschreibung der vom Sachverständigen vorgeschlagenen Auflage 2. bedürfe es nicht, weil sich die Verpflichtung zur ausreichenden Beleuchtung ohnehin bereits aus § 24 ASchG bzw. § 11 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung ergebe, ist entgegenzuhalten, dass es sich beim Genehmigungsverfahren nach § 17b EisbG nicht um ein konzentriertes

Genehmigungsverfahren (wie es etwa in § 356b GewO 1994 vorgesehen ist) handelt, in dem Bestimmungen des ASchG bzw. auf dessen Grundlage erlassener Verordnungen mitanzuwenden wären, sondern dass im Genehmigungsverfahren ausschließlich die genannten Voraussetzungen des § 17b Abs.1 und 2 EisbG zu prüfen sind. Anforderungen an den erweiterten Werksverkehr, die sich aus anderen Rechtsvorschriften ergeben, sind daher ohne Relevanz.

7. Die Vorschreibung von Kommissionsgebühren an den Bund, der den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat, erfolgt auf Grund des vom Amtssachverständigen zur Erstattung des Gutachtens vom 4. Jänner 2024 durchgeführten Ortsaugenscheins und beruht auf § 17 VwGVG iVm § 76 Abs. 1 und § 77 Abs. 1 bis 3 AVG sowie § 1 NÖ Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976, wobei mangels anderer Anhaltspunkte im Gutachten lediglich ein Zeitaufwand von einer angefangenen halben Stunde zu Grunde gelegt wird.

IV. Zur (Un-)Zulässigkeit der Revision

1. Die (ordentliche) Revision ist im Hinblick auf die getroffene Sachentscheidung zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Übergangsbestimmung des nunmehrigen § 238 Abs. 1 EisbG (§ 59 Abs. 1 EisbG in der Stammfassung), speziell zu der Frage, ob eine im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bestehende, jedoch nicht betriebene Eisenbahn in den Anwendungsbereich der Bestimmung fällt. Weiters fehlt auch Rechtsprechung zu der Frage, ob der Bund, wenn er für Zwecke des Bundesheeres eine Eisenbahn betreibt, als Unternehmen iSd § 7 EisbG qualifiziert werden kann. Schließlich fehlt – sofern die ersten beiden Fragen entsprechend der Auslegung des Landesverwaltungsgerichtes beantwortet werden – Rechtsprechung zu der Frage, was im Falle einer Überleitung einer Eisenbahn nach § 238 Abs. 1 EisbG unter der technischen Ausstattung der Eisenbahn iSd § 17b Abs. 1 EisbG zu verstehen ist. Damit im Zusammenhang steht die Frage, ob ohne Änderungsbewilligung nach § 17a EisbG eine gewisse technische Fortentwicklung des Eisenbahnbetriebes (insbesondere eine Umstellung von Dampf- auf Dieselbetrieb) möglich ist und dementsprechend eine gegenüber dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des EisbG insoweit veränderte faktische technische Ausstattung (ein Anknüpfen an einen

Genehmigungsbescheid nach den §§ 17f EisbG ist ja im Hinblick auf die Überleitung nach § 238 Abs. 1 EisbG nicht möglich) der Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

Würde man die ersten beiden Fragen entgegen der Auslegung des Landesverwaltungsgerichtes verneinen, so wäre der verfahrenseinleitende Antrag des Bundes als unzulässig zurückzuweisen. Würde man die dritte Frage anders als das Landesverwaltungsgericht beurteilen, so dürfte die Bewilligung des erweiterten Werksverkehrs nicht an der aktuellen technischen Ausstattung anknüpfen, sondern alleine an jener, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des EisbG bestand. Somit liegen Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG vor.

2. Nicht zulässig ist die Revision hinsichtlich der Kostenentscheidung, weil sich diese aus dem klaren Wortlaut der in Spruchpunkt 3. angeführten Rechtsvorschriften ergibt, sodass insoweit keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG vorliegt (vgl. zur Unzulässigkeit der Revision bei klarem Gesetzeswortlaut VwGH 27.02.2018, Ra 2018/05/0011, mwN).