

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

17.10.1963

Geschäftszahl

0754/63

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsidenten Dr. Guggenbichler, sowie die Hofräte Dr. Krzizek, Penzinger, Dr. Skorjanec und Dr. Knoll als Richter, im Beisein des Schriftführers, prov. Landesregierungskommissärs Dr. Roth, über die Beschwerde der W-Gesellschaft m.b.H. und der TL, beide in W, gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 22. März 1963, Zl. 54.309/3-1963, betreffend Einwendungen gegen eine eisenbahnbehördliche Baubewilligung, nach durchgeführter Verhandlung, und zwar nach Anhörung des Vortrages des Berichters sowie der Ausführungen des Vertreters der Beschwerde, Rechtsanwaltes Dr. Gustav Bauer, und des Vertreters der belangten Behörde bzw. der mitbeteiligten Partei, Bundesbahn-Zentralinspektors Dr. HM, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben.

Begründung

Am 25. August 1958 suchte das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, die mitbeteiligte Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, beim Wiener Magistrat um die Baubewilligung für die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes (Bürogebäudes) auf der Liegenschaft Wien nn, X-gasse - Y-gasse - Zgasse, an. Über dieses Ansuchen führte der Wiener Magistrat am 23. Oktober 1958 die mündliche Bauverhandlung durch, bei welcher die Erstbeschwerdeführerin, die auf der angrenzenden Liegenschaft (Ecke Y-gasse und Z-gasse) eine Privatklinik betreibt, wegen der zu erwartenden Immissionen Einwendung erhob. Das Vorhaben wurde in der Folgezeit, und zwar teilweise auch im Interesse des Anrainerschutzes, abgeändert, die Einwendung der Erstbeschwerdeführerin jedoch aufrechterhalten.

Mit dem im selbstständigen Wirkungsbereich der Gemeinde ergangenen Bescheide des Wiener Magistrates vom 8. Oktober 1959 wurde die angestrebte Baubewilligung gemäß § 70 der Bauordnung für Wien und § 3 des Wiener Garagensgesetzes erteilt und die Einwendung der Erstbeschwerdeführerin als unbegründet abgewiesen. Der gegen diesen Bescheid eingebrachten Berufung der Erstbeschwerdeführerin gab die Bauoberbehörde für Wien in ihrer Sitzung vom 14. Dezember 1959 keine Folge. Auf Grund einer dagegen ergriffenen Beschwerde hob der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 28. Februar 1961, Zl. 133/60, den Bescheid der Bauoberbehörde für Wien wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes auf. Diese Rechtswidrigkeit des Bescheidinhaltes erblickt der Verwaltungsgerichtshof vor allem darin, dass die Bauoberbehörde nicht beachtete, dass, solange die Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen in unmittelbarer Staatsverwaltung geführt werden, Gebäude, die zur Unterbringung von Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen bestimmt sind, bundeseigene Gebäude sind, die öffentlichen Zwecken dienen, sodass die Erteilung der Baubewilligung gemäß Art. 15 Abs. 5 B-VG in mittelbarer Bundesverwaltung zu erfolgen hat. In Entsprechung dieses Erkenntnisses behob die Bauoberbehörde für Wien in ihrer Sitzung vom 17. Juli 1961 den Bescheid des Wiener Magistrates vom 8. Oktober 1959.

Mit Erlass vom 19. März 1962 teilte das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft dem Landeshauptmann von Wien mit, dass die mitbeteiligte Partei den Bauentwurf für die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes (Bauteil I, II b, III und IV) auf der eingangs angeführten Liegenschaft zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt habe. Dieser Entwurf sei nach vorgenommener Prüfung als vom eisenbahnfachlichen Standpunkte gemäß § 33 des Eisenbahngesetzes, BGBl. Nr. 60/1957 (kurz EG), sowie gemäß § 22 des Verkehrsarbeitsinspektionsgesetzes unter der Voraussetzung, dass die vom

Verkehrsarbeitsinspektorat allenfalls noch zu machenden Vorschriften erfüllt werden, unter den nachstehenden Bedingungen als zur Ausführung geeignet befunden worden:

1.) Die Vorsorgen für die Abfuhr von Dach- und sonstigen Abwässern und von Fäkalien vom Bahngrund sind im Einvernehmen mit dem Magistrat der Stadt Wien festzulegen.

2.) Für die elektrotechnischen Installationen sind die Österreichischen Vorschriften für Elektrotechnik (ÖVE) und die Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker (VDE) im Rahmen der Runderlässe des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau verbindlich.

3.) Die Entlüftungsrohre der Hauptölbehälter sind über Dach zu führen.

Unter einem wurde der Bauentwurf dem Landeshauptmann zur Beurteilung vom Standpunkte der örtlichen Interessen gemäß § 36 Abs. 2 EG und zur Durchführung der Bauverhandlung gemäß §§ 34 ff des gleichen Gesetzes übermittelt und der Landeshauptmann bei anstandslosem Ergebnis der Bauverhandlung gemäß § 12 Abs. 1 EG ermächtigt, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 35 Abs. 1 und § 36 Abs. 1 EG unter der Voraussetzung der Erwerbung der erforderlichen Grundstücke und Rechte und unter den angeführten Bedingungen zu erteilen. Falls das Ergebnis der Bauverhandlung nicht anstandslos sein sollte, wurde gebeten, den Bauentwurf die Niederschrift über die Bauverhandlung und die dortige Stellungnahme vorzulegen.

Über das neuerliche Ansuchen führte der Wiener Magistrat am 26. April 1962, 16. Mai 1962, 31. Jänner 1963 und 6. Februar 1963 mündliche Verhandlungen durch. Bei diesen erhoben die Beschwerdeführer wegen der zu erwartenden nicht zumutbaren Lärm- und Geruchsbelästigungen Einwendungen. Sie machten überdies geltend, dass das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zur Behandlung der gegenständlichen Angelegenheit nicht zuständig sei, da es sich vorliegend nicht um eine Eisenbahnanlage im Sinne des Eisenbahngesetzes handle. Mit Rücksicht auf das nicht anstandslose Verhandlungsergebnis legte der Wiener Magistrat die Verhandlungsakten dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft mit der Stellungnahme vor, dass die vorgebrachten Einwendungen unbegründet seien. Nunmehr erging der Bescheid der belangten Behörde vom 22. März 1963.

Mit diesem wurde dem von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Bauentwurfe die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 35 Abs. 1 sowie § 36 Abs. 1 und 2 EG unter Vorschreibung mehrerer hier nicht interessierender Auflagen erteilt. Die Einwendungen der Anrainer wurden als unbegründet abgewiesen. In der dem Bescheide beigefügten Begründung hieß es, bei der Erteilung der Bewilligung sei vor allem davon ausgegangen worden, dass sämtliche Amtssachverständige erklärt hätten, dass das Bauvorhaben keinesfalls unzumutbare Beeinträchtigungen der Anrainer verursachen werde und den technischen Grundsätzen entspreche. Als Eisenbahnanlage gemäß § 10 EG habe das Verwaltungsgebäude deswegen zu gelten, weil nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. Februar 1961 Gebäude, die zur Unterbringung von Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen bestimmt seien, öffentlichen Zwecken im Sinne des Art. 15 Abs. 5 B-VG dienen, die Österreichischen Bundesbahnen als "öffentlichen Zwecken dienenden Gebäude" nur Bundesbahnzwecken dienende Gebäude errichten dürfen, sodass grundsätzlich alle "ÖBB"-Gebäude als Eisenbahnanlagen anzusehen seien, die Errichtung des Verwaltungsgebäudes dazu bestimmt sei, Eisenbahnzwecken zu dienen und für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Eisenbahnbetriebes und -verkehrs eine unbedingte Notwendigkeit darstelle und die im § 10 EG festgesetzten Kriterien im gegenständlichen Falle gegeben seien.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende, wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde, Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde. Über sie hat der Verwaltungsgerichtshof erwogen:

Im heutigen Beschwerdefalle handelt es sich um die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes für die mitbeteiligte Partei, sohin um eine Bauangelegenheit. Das Bauwesen ist gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG grundsätzlich in Gesetzgebung und Vollziehung Landessache (vgl. hiezu das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes Slg. Nr. 2242/1951). In gewissen Fällen sind jedoch Bausachen wegen ihres unlöslichen Zusammenhanges mit einem Sachgebiete, das die Bundesverfassung als Hauptsache der Zuständigkeit des Bundes in Gesetzgebung und Vollziehung vorbehält, von der allgemeinen Zuständigkeitsregelung der Bausachen ausgenommen und werden von der für das Hauptgebiet getroffenen Zuständigkeitsregelung miterfasst. Dies gilt unter anderem zufolge des Kompetenztatbestandes "Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen" (Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG) für Eisenbahnbauten (siehe hiezu das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes Slg. Nr. 2685/1954). Welche Bauten Eisenbahnbauten sind, ergibt sich aus § 10 EG, nämlich Bauten einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich. Solche Bauvorhaben sind dem in den §§ 32 bis 34 EG geregelten Verfahren zu unterziehen Ihre Bewilligung obliegt gemäß § 35 Abs. 1 EG den Eisenbahnbehörden.

Im angefochtenen Bescheide hat die belangte Behörde dargelegt, aus welchen Erwägungen sie zu dem Ergebnis gelangt ist, dass das gegenständliche Bauvorhaben als Eisenbahnbau (Eisenbahnanlage) anzusehen ist. Hiezu ist zunächst zu sagen, dass die belangte Behörde aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 28. Februar 1961, Zl. 133/60, für ihren Rechtsstandpunkt nichts gewinnen kann. In diesem Erkenntnis hat der

Verwaltungsgerichtshof nur festgestellt, dass zur Erteilung der Baubewilligung in der ersten Instanz nicht der Magistrat im selbstständigen Wirkungsbereich der Gemeinde und in zweiter Instanz nicht die Bauoberbehörde für Wien zuständig war, weil es sich bei diesem Bau um ein öffentlichen Zwecken dienendes Gebäude im Sinne des Art. 15 Abs. 5 B-VG handelt. Unzutreffend ist auch die Ansicht der belangten Behörde, dass die Österreichischen Bundesbahnen als öffentlichen Zwecken dienende Gebäude nur Bundesbahnzwecken dienende Gebäude errichten dürfen, sodass alle "ÖBB"-Gebäude als Eisenbahnanlagen anzusehen seien. Denn für die Qualifikation eines Bauwerkes als Eisenbahnbau ist mehr erforderlich, als dass der Bau öffentlichen Zwecken dient. Er muss nämlich nach dem Wortlaut des § 10 EG ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Die belangte Behörde ist allerdings der Meinung, dass im vorliegenden Fall auch diese Voraussetzungen gegeben sind, weil die Errichtung des Verwaltungsgebäudes für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Eisenbahnbetriebes und -verkehrs eine unbedingte Notwendigkeit darstelle und daher die Kriterien des § 10 EG, gegeben seien. Dieser Rechtsansicht vermag sich der Verwaltungsgerichtshof nicht anzuschließen.

Nach den vorgelegten Verwaltungsakten, den Plänen und der Baubeschreibung sollen in dem Gebäude Abteilungen der zentralen Rechnungsstelle, die Pensionsstelle, die Bibliothek sowie Teile des Verkehrseinnahmenamtes untergebracht werden. Dass derartige Dienststellen der Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen, behauptet die belangte Behörde nicht. Es bleibt daher nur zu prüfen, ob diese Anlagen der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder des Eisenbahnverkehrs dienen. Die Auslegung des Begriffes "Abwicklung" kann sinnvoll nur im Zusammenhalt mit dem Begriff "Sicherung" vorgenommen werden. Beide Begriffe weisen unzweideutig auf Einrichtungen hin, die mit dem Eisenbahnbetrieb oder dem Eisenbahnverkehr in einem solchen Zusammenhange stehen, dass ohne diese ein geordneter Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht möglich ist. Davon geht offenbar auch die belangte Behörde aus. Sie verwechselt jedoch Einrichtungen, deren ein Eisenbahnunternehmen überhaupt bedarf, mit solchen, die ein Eisenbahnunternehmen zur Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebes benötigt. Einer zentralen Rechnungsstelle, einer Pensionsabteilung (falls die Pensionisten von den Unternehmern betreut werden), einer Bibliothek und eines Verkehrseinnahmenamtes bedarf zweifellos ein Eisenbahnunternehmen. Es kann aber nicht mit Recht behauptet werden, dass dann, wenn bei einem Eisenbahnunternehmen für diese Dienststellen kein im Eigentum des Bahnunternehmens stehendes Gebäude vorhanden ist, ein ordnungsgemäßer Eisenbahnbetrieb oder Eisenbahnverkehr nicht aufrechterhalten werden kann. Es ist daher auch nicht richtig, dass, wie die belangte Behörde meint, alle Gebäude der Österreichischen Bundesbahnen Eisenbahnanlagen im Sinne des Eisenbahngesetzes sind. Würde dies zutreffen, wäre es nicht verständlich, warum der Gesetzgeber im § 10 dieses Gesetzes nur Bauten bestimmter Art, nämlich solche, die ganz oder zum Teil, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder des Eisenbahnverkehrs dienen, zu Eisenbahnanlagen erklärt. Diese einschränkende Umschreibung des Begriffes Eisenbahnanlage zeigt, dass der Gesetzgeber davon ausgeht, dass es auch Bauten einer Eisenbahn gibt, die keine Eisenbahnanlagen sind. Gegen die Rechtsansicht der belangten Behörde spricht aber auch, worauf die Beschwerdeführerinnen mit Recht hinweisen, dass jeder Bauentwurf gemäß § 33 EG, wenn nicht die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 - geringfügige Bauherstellungen - anzuwenden sind, daraufhin zu überprüfen ist, ob er vom eisenbahnfachlichen Standpunkte zur Ausführung geeignet ist. Darunter kann nur verstanden werden, dass der Bauentwurf den Erfahrungen der eisenbahntechnischen Wissenschaften entspricht. Einer solchen Überprüfung bedarf der gegenständliche Bauentwurf nicht. Dies zeigen insbesondere die Bedingungen, die die belangte Behörde in ihrem Erlass vom 19. März 1962 für eine aufrechte Erledigung des Ansuchens vorgeschrieben hat.

Handelt es sich aber bei dem hier in Betracht kommenden Gebäude um keinen Eisenbahnbau im Sinne des § 10 EG, dann durfte das vorliegende Projekt nicht dem eisenbahnbehördlichen Verfahren unterzogen und hierfür eine Bewilligung gemäß § 35 Abs. 1 EG erteilt werden.

Der angefochtene Bescheid musste daher gemäß § 42 Abs. 2 lit. b VwGG 1952 wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde aufgehoben werden.

Bei diesem Ergebnis war es entbehrlich, auf das weitere Beschwerdevorbringen im einzelnen einzugehen.

Wien, am 17. Oktober 1963