OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-652343/18/ZO/KA

Datum:
Linz, 1. Dezember 2022

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde der B, gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck vom 18.01.2022, GZ: VERK-2017-154247/18, betreffend die Auflassung einer Anschlussbahn nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 21.6.2022 und 22.11.2022,

zu Recht:

I. Aus Anlass der Beschwerde wird der angefochtene Bescheid wie folgt abgeändert:

Die Anschlussbahn der B, B im Bahnhof R-Z in Bahn-km x, ist ab dem Ende der beiden Lärmschutzwände bis zum Ende der Anschlussbahn im Bereich unmittelbar vor dem Betriebsgelände der B Z aufzulassen. Dabei sind folgende Maßnahmen zu treffen:

1. In diesem Bereich ist die Anschlussbahn zur Gänze inklusive Schienen und Schwellen abzutragen. Die noch vorhandenen Sicherungseinrichtungen bei den Eisenbahnkreuzungen und Eisenbahnübergängen sind zu entfernen.

2. Am Ende des verbleibenden Anschlussbahnteiles ist ein funktionsfähiger Gleisabschluss in Form eines Prellbockes herzustellen.

3. Der verbleibende Bereich der Anschlussbahn ist im Hinblick auf die Oberflächengestaltung so zu sanieren, dass der gesamte Bewuchs zu entfernen ist und beidseits funktionsfähige Verschieberbahnsteige hergestellt werden.

4. Die freiwerdende Bahntrasse (Gleisschotter) ist einzuebnen, sodass keine Stolpergefahren mehr gegeben sind.

5. Die Abtragungsmaßnahmen sind im Bereich der Eisenbahnkreuzungen und Eisenbahnübergänge einvernehmlich mit den jeweiligen Straßenerhaltern bzw Verfügungsberechtigten durchzuführen.

6. Mit der Meldung der Fertigstellung der Abtragungsmaßnahmen ist ein Bericht über den Verbleib der Gleisbaumaterialien vorzulegen.

7. Als Frist für die Maßnahmen wird der 30.9.2023 festgelegt.

8. Nach Fertigstellung ist der Behörde bis spätestens 15.10.2023 ein Schlussbericht über die Erfüllung der Maßnahmen vorzulegen.

II. Gegen diese Entscheidung ist keine ordentliche Revision zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I.
1. Die Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit Bescheid vom 18.1.2022, VERK-2017-154247/18, für die Auflassung der Anschlussbahn der B U Ö AG, B Z, x Z Nr. 22, im Bahnhof R-Z in Bahn-km X bestimmte näher genannte Maßnahmen vorgeschrieben.

2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten Beschwerde führte die B(im Folgenden: Bf) zusammengefasst aus, dass die Anschlussbahn mit einer Gesamtlänge von ca 2.000 m von der B Z, x Z Nr 22, bis zum Bahnhof R-Z in Bahn-km X verläuft. Der Betrieb der Anschlussbahn sei mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberöstereich vom 27.04.2001, VerkR-730.248/5, vorübergehend eingestellt wurden. Die Anschlussbahn werde seit etwa 20 Jahren nicht benützt.

Eine Prüfung nach § 19a EisbG der TÜV Austria Cert GmbH habe ergeben, dass die Eisenbahnanlage den eisenbahnrechtlichen Bescheiden und technischen Bestimmungen grundsätzlich entspricht, aber einzelne Mängel aufweist. Der Amtssachverständige gehe aufgrund des derzeitigen Zustandes der Anschlussbahn davon aus, dass ein Betrieb derzeit nicht möglich sei. Die Bf habe der Behörde bereits am 10.05.2021 mitgeteilt, dass die Anschlussbahn nicht dauernd betriebseingestellt werden soll.

Bezüglich der weiteren Vorgangsweise habe die Bf einen Kostenvoranschlag für die erforderliche Sanierung der Gleise eingeholt Es habe noch kein finales Projekt zur Bewilligung eingereicht werden können.

In rechtlicher Hinsicht führt die Bf aus, dass gemäß § 29 EisbG dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn (nur dann) aufzulassen sind, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Seit der Novelle BGBl. I Nr. 124/2011 bestehe daher eine Ausnahme von der Auflassungsverpflichtung dann, wenn die betriebseingestellte Eisenbahn oder einer ihrer Teile weiterhin Eisenbahnzwecken dienen soll. Es sei daher nicht in jedem Fall einer dauernden Betriebseinstellung ein Auflassungsverfahren durchzuführen, sondern es komme auf den Willen des Inhabers an, die nichtöffentliche Eisenbahn weiter zu Eisenbahnzwecken zu verwenden.

Die Bf habe die Absicht, die Anschlussbahn weiterhin zu Eisenbahnzwecken zu nutzen. Es komme dabei allein auf den Willen des Inhabers an, eine Genehmigung

für den Weiterbetrieb oder ein Antrag auf Erteilung einer solchen Genehmigung müssen gemäß § 29 EisbG nicht vorliegen. Diese Bestimmung enthalte auch keine zeitliche Komponente, wie lange eine Eisenbahn betriebseingestellt sein darf, bevor diese aufzulassen ist. Die Dauer der Betriebseinstellung sei für die Auflassung nicht relevant.

Richtig sei, dass die Anschlussbahn offenkundig sanierungsbedürftig sei, ein Betrieb der Anschlussbahn komme sohin erst nach deren Sanierung in Betracht. Diese Sanierung und der Weiterbetrieb seien wie folgt geplant:

Die Anschlussbahn mit einer Gesamtlänge von ca. 2.000 m verlaufe von der B Z bis zum Bahnhof R-Z. Auf Höhe von 650m bis 810m ab dem Bahnhof R-Z befinde sich eine Betriebsstätte, welche in die Weiterbenutzung unserer Anschlussbahn miteinbezogen werden soll. Es sei in einem ersten Schritt geplant, die Anschlussbahn auf einer Länge von 1000m zu sanieren und für den Transport von Gütern von dieser Betriebsstätte zur öffentlichen Eisenbahn zu nutzen. In einem zweiten Schritt werde der verbleibende Teil (ab 1.000m) bis zur B Z saniert. Es seien auch Umbauarbeiten am Brauereigelände erforderlich sind, um einen Eisenbahnbetrieb auf der Anschlussbahn zu ermöglichen.

Für die Erlangung der eisenbahnrechtlichen Genehmigungen und Bewilligungen sei erheblicher Planungsaufwand erforderlich. Die entsprechenden Anträge würden eingebracht, sobald die erforderliche Planungstiefe erreicht sei.

Die gänzliche Abtragung der Anschlussbahn sowie Entfernung des Schotters - wie im angefochtenen Bescheid vorgeschrieben - verhindere jegliche weitere Nutzung der Anschlussbahn, eine spätere Nutzung käme erst nach einem vollständigen Neubau wieder in Betracht. Dies liege aus umweltrechtlichen und klimaschutzrechtlichen Erwägungen keinesfalls im öffentlichen Interesse. Die bestehende Infrastruktur solle saniert und für den klimafreundlichen Transport von Gütern mit der Bahn genutzt werden. Der Auflassungsbescheid stehe dieser zukünftigen Nutzung entgegen.

3. Die Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck hat die Beschwerde ohne Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt. Damit ergab sich dessen Zuständigkeit, wobei es durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden hat (§ 2 VwGVG).

4. Das LVwG Oö. hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 21.6.2022 verbunden mit einem Lokalaugenschein sowie am 22.11.2022.

4.1. Daraus ergibt sich folgender für die Entscheidung wesentliche Sachverhalt:

Die Bist Inhaberin der Anschlussbahn der B Z in Bahn-km X. Diese beginnt beim Bahnhof R-Z und führt sowohl durch landwirtschaftliche Flächen als auch durch Siedlungsgebiete bis zur B Z. Sie hat eine Gesamtlänge von ca. 2.000 m. Der Betrieb dieser Anschlussbahn wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 27.4.2001, VerkR-730.248/5-2001 vorübergehend eingestellt. Seither fand auf dieser Eisenbahn kein Betrieb mehr statt.

Von einem Sachverständigen für Verkehrstechnik wurde bei einem Lokalaugenschein am 9.4.2021 festgestellt, dass es sich um ein Querschwellengleis handelt und eine Absicherung mit einem Sperrschuh vorhanden ist. Bis kurz vor das tatsächliche Betriebsgelände der B Z ist die Anschlussbahn noch vorhanden, in diesem Bereich befinden sich Eisenbahnkreuzungen und nichtöffentliche Eisenbahnübergänge. Der gesamte Gleisbereich ist verwachsen und teilweise sind im Bereich des Gleisrostes bereits Sträucher und Bäume angewachsen. Bei den Holzschwellen sind Vermorschungen vorhanden und diese Gleisteile können in diesem Zustand nicht befahren werden. Der Sachverständige ging aus fachlicher Sicht von einer betriebseingestellten Anschlussbahn aus. Durch die noch vorhandenen Schienen und Schwellen sowie die Eisenbahnkreuzungen und Eisenbahnübergänge waren Stolpergefahren und damit verbunden Verletzungsgefahren gegeben.

Aus einer Prüfbescheinigung der TÜV Austria vom 15.12.2020 ergibt sich, dass die ggst. Eisenbahnanlage den angeführten eisenbahnrechtlichen Bescheiden und den sonst für die Eisenbahnanlage geltenden rechtlichen und technischen Bestimmungen zum Prüfdatum grundsätzlich entsprochen hat, wobei jedoch unter anderem folgenden Mängel festgestellt wurden:

Der Licht-, Seiten- und Bedienungsraum war durch starken Bewuchs (größere Sträucher) auf der gesamten Anschlussbahnanlage am Gleis und im Bereich des Licht- und Seitenraums eingeschränkt;
Der Verschieberbahnsteig war aufgrund von starkem Bewuchs etc. nicht mehr erkennbar bzw großteils nicht mehr begehbar;
Die Bereiche, in denen Spurrillen vorhanden waren (nicht öffentliche Bahnübergänge) waren überwiegend überschüttet bzw komplett verschlossen;
Die Schwellen waren großteils aus Holz und eine hohe Anzahl defekt. Im Bereich des Bahnhofes waren Betonschwellen vorhanden, die augenscheinlich in Ordnung waren;
Die Schienen, Schotteroberbau–Schotterbett und Spurweite konnten aufgrund des starken Bewuchses, der teilweisen Überschüttungen nur bedingt kontrolliert werden. Teilweise wurden schadhafte Stellen der Schienen festgestellt.

Im Zuge des Auflassungsverfahrens teilte die Bf der belangten Behörde mit, dass grundsätzlich geplant sei, die Anschlussbahn wieder in Betrieb zu nehmen. Im Hinblick auf die dazu erforderlichen umfangreichen Sanierungsarbeiten und Planungsaufgaben sowie die damit verbundenen Kosten und die notwendigen internen Entscheidungen sei mit der tatsächlichen Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn in etwa 10 Jahren zu rechnen.

Im Beschwerdeverfahren wurde ein Lokalaugenschein durchgeführt, bei welchem die bereits im Bescheid bzw in der eisenbahnfachlichen Stellungnahme des Sachverständigen angeführten Mängel im Wesentlichen bestätigt wurden. Teilweise war der starke Bewuchs entfernt worden. Die Bf teilte mit, dass es konkrete Gespräche mit einem Kooperationspartner bezüglich einer gemeinsamen Nutzung der Anschlussbahn gebe und ein entsprechender Vertragsabschluss in absehbarer Zeit bevorstehe. In weiterer Folge teilte die Bf mit, dass es bisher nicht zu einer Einigung mit dem beabsichtigten Kooperationspartner hinsichtlich der weiteren bzw zukünftigen Nutzung der Anschlussbahn gekommen ist. Auch hinsichtlich einer allfälligen weiteren Nutzung der Anschlussbahn durch die Bf selbst gab es zum Zeitpunkt der Verhandlung keine konkreten Planungen oder Projekte sondern nur allgemeine Überlegungen.

Festgestellt wurde, dass sich beginnend vom Bahnhof R-Z bis zu jenem Bereich, in welchem sich beiderseits der Gleise Lärmschutzwände befinden, Betonschwellen befinden, welche in einem guten Zustand sind. Die Bf machten dazu geltend, dass die Abtragung der Gleisanlage in diesem Bereich nicht in einem öffentlichen Interesse liegen würde und der Sachverständige für Eisenbahntechnik führte dazu aus, dass keine zwingenden öffentlichen Interessen bestehen, auch diesen Bereich abzutragen. Allerdings sei dafür Voraussetzung, dass ein Gleisabschluss in Form eines Prellbockes im Bereich am Ende der Lärmschutzwände gesetzt wird und für den verbleibenden Bereich der Anschlussbahn beidseits funktionsfähige Verschieberbahnsteige herzustellen sind.

5. Diesen Sachverhalt hat das LVwG Oö. rechtlich wie folgt beurteilt:

5.1. Gemäß § 29 Abs. 1 EisbG sind dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange

der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

Gemäß § 29 Abs. 2 EisbG hat bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der aufzulassenden Eisenbahn oder des aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Ist keine behördliche Verfügung notwendig, ist dies dem Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder dem Inhaber von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn mitzuteilen.

5.2. Der Betrieb der ggst. Anschlussbahn wurde vor mehr als 20 Jahren vorübergehend eingestellt. In dieser Zeit hat die Inhaberin der Anschlussbahn keine Maßnahmen gesetzt, um den Betrieb wieder aufzunehmen und die Eisenbahnanlage nicht in einem solchen Zustand erhalten, dass der Betrieb ohne umfangreiche Sanierungsarbeiten wieder aufgenommen werden könnte. Derzeit stellt sich der Zustand der Eisenbahnanlage so dar, dass jedenfalls von einer dauernden Betriebseinstellung auszugehen ist. Soweit sich die Antragstellerin darauf beruft, dass sie beabsichtige, die Anschlussbahn auch weiterhin (allerdings erst in 10 Jahren) wieder für Eisenbahntransporte zu verwenden, ist diese Absicht nach Ansicht des zuständigen Richters des LVwG Oö. viel zu unbestimmt und unkonkret, um einer Auflassung der Eisenbahnanlage entgegen zu stehen. Das ggst. Verfahren zur Auflassung der Anschlussbahn ist seit mehr als einem Jahr anhängig und die Bf hat keine konkreten Maßnahmen getroffen (zB Erstellung eines genehmigungsfähigen Projektes, Beauftragung der notwendigen Sanierungsmaßnahmen), um die Eisenbahnanlage wieder in Betrieb zu nehmen.

Da die Bf keine Vorkehrungen im Zusammenhang mit der Auflassung der Eisenbahnanlage angezeigt hat, hatte die belangte Behörde die im öffentlichen Interesse erforderlichen Maßnahmen gemäß § 29 Abs. 2 EisbG von Amts wegen vorzuschreiben. In der Verhandlung hat sich ergeben, dass jener Teil der Anschlussbahn, welcher bis zum Ende der Lärmschutzwände reicht, belassen werden kann, wenn die vom Sachverständigen vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen getroffen werden. Der Rest der Anschlussbahn ist jedoch

aufzulassen, weil diese frei zugänglich ist und der Zustand der Anschlussbahn Stolpergefahren – und damit eine Verletzungsgefahr - für Personen begründet. Sowohl die Bf als auch die belangte Behörde erklärten sich mit dieser Vorgangsweise in der Verhandlung auch ausdrücklich einverstanden. Der angefochtene Bescheid war daher entsprechend abzuändern.

Zu II.
Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Auflassung von Eisenbahnalnalgen ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne

Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Zöbl