

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

09.09.2015

Geschäftszahl

Ra 2015/03/0035

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision des H M in L, vertreten durch Kinberger-Schuberth-Fischer Rechtsanwälte-GmbH in 5700 Zell/See, Salzachtal Bundesstraße 13, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Salzburg vom 10. März 2015, ZI LVwG- 4/933/15-2015, betreffend Duldung von Beseitigungsmaßnahmen nach dem Eisenbahngesetz 1957 (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Zell am See; mitbeteiligte Partei: Ö AG in W, vertreten durch Niernberger Kleewein Rechtsanwälte in 8010 Graz, Elisabethstraße 50c), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Begründung**I. Sachverhalt**

1.1. Mit dem in Revision gezogenen Erkenntnis wies das Verwaltungsgericht die Beschwerde des Revisionswerbers gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Zell am See (BH) vom 27. Mai 2014 gemäß § 28 Abs 1 VwGVG als unbegründet ab (Spruchpunkt I.). Ausgesprochen wurde ferner, dass gegen dieses Erkenntnis eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach § 25a VwGVG unzulässig ist (Spruchpunkt II.).

1.2. Begründend wurde im Wesentlichen Folgendes ausgeführt: Mit dem Bescheid der BH sei dem Revisionswerber als dem Verfügungsberechtigten der verfahrensgegenständlichen Forststraße M, nachdem dieser seine "Zustimmung zur Duldung" der Beseitigung der auf der GN 303/1, KG E, OG L, innerhalb des Gefährdungsbereiches der ÖBB-Bahnstrecke Salzburg-Wörgl zwischen km 117,0 und km 117,5 durch ein Naturereignis am 3. Juni 2013 eingetretenen Gefährdung der Eisenbahn in Form eines Erdbebens durch Organe und Mitarbeiter bzw beauftragte Unternehmen des Eisenbahnunternehmens verweigert habe, die Duldung der Beseitigung wegen Gefahr im Verzug im notwendigen Umfang aufgetragen worden.

Dieser notwendige Umfang sei wie folgt festgelegt worden:

"...

- a) Abtragung der Rutschscholle gemäß Vorgabe BGG C vom 09.07.2013;
- b) Benützung des verfahrensgegenständlichen Forstweges zur Längsabfuhr des beim Abtrag gewonnenen Materiales;
- c) Benützung sonstiger Weganlagenteile im Eigentum oder Verfügungsrecht des zur Duldung Verpflichteten, soweit damit auf kürzestem Weg eine dem öffentlichen Verkehr dienende Weganlage erreicht werden kann."

Am 3. Juni 2013 sei eine Mure auf dem verfahrensgegenständlichen Grundstück abgegangen und habe die Bahnstrecke der ÖBB zwischen km 117,0 und km 117,5 beschädigt. Der Zugverkehr sei in diesem Abschnitt dadurch unterbrochen worden. Die BH habe insbesondere auf das geologische Gutachten des beigezogenen Amtssachverständigen hingewiesen, wonach im vorliegenden Fall eine hinreichende Wahrscheinlichkeit bestanden habe, dass (besonders bei ungünstiger Witterung) durch einen nochmaligen Erdbeben Gefahren für das Leben und die Gesundheit von Menschen wahrscheinlich gewesen wären. Zudem hätte sich ergeben, dass der Forstweg, der in einem geotechnisch sehr anspruchsvollen Gelände errichtet worden sei, augenscheinlich nicht fachgerecht ausgeführt worden sei.

Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht am 26. Jänner 2015 habe der Revisionswerber vorgebracht, dass der hier verfahrensgegenständliche erweiterte Weg im Zuge der Beseitigung auf einer Länge von ca 80 bis 90 lfm derart verschmälert worden sei, dass insgesamt ein Abtransport von Holz mit mehrspurigen bzw landwirtschaftlichen Fahrzeugen und auch eine Zufahrt zu der Alm bzw ein Viehzu- und -abtransport mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen nicht mehr möglich sei. Weiters habe er ausgeführt, dass es sich bei den aufgetragenen Maßnahmen nicht um das jeweils gelindeste Mittel handeln würde. Aus dem Akt sei ersichtlich, dass der geologische Sachverständige in seinem an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 26. Juli 2013 übermittelten Gutachten zwar ausgeführt habe, dass die Entfernung der abgesessenen Rutschmassen im Bereich des Zaunes und der zweiten Kehre des besagten Weges derzeit als besonders dringlich hervorzuheben sei. Dies enthalte aber nicht, dass der Weg rückgebaut würde; der Weg selbst sei auch nicht abgerutscht gewesen. Es hätte genügt, den Weg bergseitig zu verbreitern, um eine Befahrbarkeit aufrecht zu erhalten; es würde daher auch der Antrag gestellt, ergänzend einen geologischen Amtssachverständigen mit der Bestellung von Befund und Gutachten zu beauftragen.

In sachverhaltsmäßiger Hinsicht sei vorliegend evident, dass es zu einer Hangabrutschung (Abgang einer Mure) im verfahrensgegenständlichen Bereich gekommen sei, in dessen Folge auch ein Teil des bergseitigen Gleises der Bahn vermurt worden sei (auch sei ein Zug in diese Murenablagerung hineingefahren). In der vom Landesgeologen am 26. Juli 2013 abgegebenen fachlichen Stellungnahme werde unter anderem ausgeführt, durch eingelagerte Holzteile und durchgeführte Überschüttungen sowie mangels eines fachgerecht hergestellten Fußes sei über weite Strecken von einer nicht standsicheren Herstellung des Wegkörpers des in Rede stehenden Weges auszugehen. Zusammen mit der Hangentwässerung, welche dem Gefährdungspotential und der Rutschempfindlichkeit der Bodenschichtung nicht Rechnung trage, entstehe eine konkrete Gefährdung für die ÖBB-Strecke. Auslösend für die Ereignisse sei der extreme Wasserandrang im Zuge des Hochwasserereignisses gewesen. Nachträglich sei es nicht möglich, eine Aussage dahin zu treffen, ob Plaikenbildungen ohne den Wegbau aufgetreten wären. Betrachte man jedoch die angrenzenden Hänge und den gegenständlichen Hang, falle eine außergewöhnliche Häufung im Bereich der Wegtrasse auf. Fest stehe jedenfalls, dass durch die getätigten Aufschüttungen die Intensität der Ereignisse maßgeblich erhöht worden sei. Der Sachverständige habe weiters ausgeführt, dass eine Sanierung fachlich nur unter folgenden aufwendigen technischen Voraussetzungen möglich erscheine: Rückbau des Wegkörpers; Schaffung einer Fußsicherung unter geotechnischer Begleitung; Aufrichtung eines Wegkörpers nach Vorgabe eines Bodenmechanikers; Schaffung einer Wegentwässerung über die gesamte Weglänge, welche keine Verschlechterung für die Unterlieger darstelle; Erneuerung des Steinsatzes oberhalb der Kehre 2. Dies wäre jedoch mit wiederum nur massiven Eingriffen in den Steilhang verbunden, zusätzlich wären Schutzmaßnahmen im Hangfuß zugunsten der Bahnstrecken erforderlich. Gleichzeitig wäre die bisher gegebene Wegbreite (gar) nicht mehr zu erreichen. Das gelindeste Mittel einer Sanierung würde den Rückbau des Weges zumindest oberhalb der Grabenquerung nach der ersten Kehre bedeuten. Die Zufahrt zum Erschließungsgebiet müsste dann über einen bestehenden Traktorweg über das Gehöft M erfolgen.

Somit sei vorliegend eine gutachterliche Stellungnahme des Landesgeologen gegeben, der hinsichtlich der Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit befunden habe, dass das gelindeste Mittel einer Sanierung zumindest den Rückbau des Weges oberhalb der Grabenquerung nach der untersten Kehre bedeute. Der Einwand des Revisionswerbers, er wende sich nicht grundsätzlich gegen die Beseitigungsmaßnahmen, sondern dagegen, dass ein Teil des Weges abgetragen worden und damit die Benützbarkeit des Weges mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen nicht mehr gegeben sei, fußen nicht auf Darlegungen eines Sachverständigen und könnten damit das Gutachten des Amtssachverständigen nicht entkräften.

Nachdem ein Bahngleis verschüttet worden und ein Zug schon in die Mure gefahren sei, sei im Revisionsfall sicherlich Gefahr im Verzug vorgelegen.

Vor diesem Hintergrund entspreche die verfügte Duldung dem § 45 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60 idF BGBl I Nr 125/2006.

2. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit des Inhaltes geltend machende außerordentliche Revision.

II. Rechtslage

Die vorliegend einschlägigen Bestimmungen des EisbG lauten:

"1. Hauptstück

Anrainerbestimmungen

Bauverbotsbereich

§ 42. (1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten auch für Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper in unverbautem Gebiet.

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über

die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist."

"Gefährdungsbereich

§ 43. (1) In der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebes der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

(2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je fünfundzwanzig Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungssache.

(3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Betrieb der Eisenbahn, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder der Verkehr auf der Eisenbahn gefährdet werden kann, so ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Behörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen.

(4) Die Bewilligungspflicht gemäß Abs. 3 entfällt, wenn es über die Errichtung des Steinbruches, des Stauwerkes oder einer anderen Anlage oder über die Lagerung oder Verarbeitung der Stoffe zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer schriftlich festzuhaltenden zivilrechtlichen Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine Gefährdung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn ausschließen."

"Feuerbereich

§ 43a. (1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünfzig Meter von der Mitte des äußersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn Dampftriebfahrzeuge in Betrieb stehen oder ihr Einsatz nach Erklärung des Betreibers beabsichtigt wird. Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat die Behörde einen entsprechend geringeren oder größeren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet die Behörde im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren oder auf Antrag nach dem jeweiligen Stande der Technik.

(2) Beim Bau einer neuen Eisenbahn oder bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahnunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

(3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen."

"Beseitigung eines verbotswidrigen Zustandes

§ 44. Die Bezirksverwaltungsbehörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines

1. durch verbotswidriges Verhalten oder
 2. entgegen einer zivilrechtlichen Einigung gemäß § 42 Abs. 3 oder § 43 Abs. 4
- herbeigeführten Zustandes anzuordnen."

"Beseitigung eingetretener Gefährdungen

§ 45. Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 43 Abs. 1) sind vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen."

III. Erwägungen

1. Die Revision ist zulässig (vgl die Ausführungen zu §§ 43, 45 EisebG unten unter Punkt 3), aber nicht begründet.

2. Die in § 45 erster Satz EisebG das Eisenbahnunternehmen treffende Anordnung zur Beseitigung von Gefährdungen der Eisenbahn bezieht sich auf das in § 43 Abs 1 EisebG enthaltene Verbot, in der Umgebung von Eisenbahnanlagen Anlagen zu errichten oder Handlungen vorzunehmen, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zugehör oder die regelmäßige und sichere Führung des Betriebs der Eisenbahn und des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn sowie des Verkehrs auf der Eisenbahn, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird (vgl dazu in diesem Sinne auch VwGH vom 5. Februar 1980, 3395, 3396/79 (VwSlg 10.031 A/1980)). Dieses Verbot bezieht sich schlechterdings auf die Umgebung von Eisenbahnanlagen (vgl in diesem Sinn VwGH vom 31. März 1982, 81/03/0213). Gefährdet eine bestimmte Nutzung von Grundstücken in der Umgebung von Eisenbahnanlagen den Eisenbahnbetrieb, dann

ist diese nach § 43 Abs 1 leg cit verboten; die Beseitigung eines durch ein derart verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes hat im Übrigen die Behörde nach § 44 EibG anzuordnen (vgl in diesem Sinn VwGH vom 30. Juni 1999, 98/03/0335 (VwSlg 15.184 A/1999)). Nach § 43 EibG ist lediglich die sich aus der Rechtsordnung ergebende objektive Verbotswidrigkeit maßgebend (vgl dazu VwGH vom 31. März 1982, 81/03/0213). Die Beseitigungsanordnung nach § 45 erster Satz EibG bezieht sich auf die Beseitigung eines durch das verbotswidrige Verhalten herbeigeführten Zustandes, nicht aber auf die vom Eisenbahnunternehmen etwaig angestrebten Handlungen oder Unterlassungen von Dritten (vgl in diesem Sinn VwGH vom 30. Juni 1999, 95/03/0215, mwH). Ein Beseitigungsauftrag ist im Lichte des verfassungsmäßigen Eigentumsschutzes zu sehen, weshalb aufgetragene Beseitigungsmaßnahmen streng an die Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit zu binden sind (VwGH vom 14. November 2006, 2004/03/0024 (VwSlg 17.053 A/2006)).

Bezüglich der in § 43 Abs 3 EibG im Zusammenhang mit dem Gefährdungsbereich normierten "Ausnahmebewilligung" hat der Verwaltungsgerichtshof schon ausgesprochen, dass ein subjektivöffentliches Recht nur darauf eingeräumt wird, dass eine Ausnahmebewilligung bei Vorliegen der in dieser Bestimmung genannten Voraussetzung der Vereinbarkeit mit öffentlichen Verkehrsinteressen erteilt wird, wobei es sich dabei um öffentliche Interessen handelt, die vom Gesetz geschützt werden und es deshalb immer nur zur Entscheidung stehen kann, ob der Schutz dieser Interessen gewährleistet bleibt, wenn eine Ausnahme vom Verbot im Einzelfall auf Ansuchen erteilt wird (vgl in diesem Sinn VwGH vom 28. Februar 2006, 2005/03/0244, mwH).

Als Adressat eines Beseitigungsauftrages nach § 44 EibG ist derjenige heranzuziehen, der den zu beseitigenden Zustand verbotswidrig herbeigeführt hat (vgl dazu VwGH vom 14. Dezember 1983, 83/03/0226).

Nach § 45 zweiter Satz EibG hat die Bezirksverwaltungsbehörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens dem Verfügungsberechtigten die Duldung der Beseitigung aufzutragen, wenn dieser hiezu seine Zustimmung zur Beseitigung verweigert. Der Duldungsauftrag ist an den Verfügungsberechtigten der von der Beseitigung erfassten Liegenschaft zu richten.

3. Auf dem Boden des Gutachtens des geologischen Amtssachverständigen stellt auch der in Rede stehende Abschnitt des Forstweges ab der zweiten Kehre erwiesenermaßen eine Gefährdung der gegenständlichen Eisenbahnanlage dar. Die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit dieses Gutachtens vermag die revisionswerbende Partei mit ihrem Hinweis, dass diese Forststraße selbst nicht abgerutscht sei, sondern lediglich der talseitige Hangbereich des Forstweges, nicht zu erschüttern.

Da § 45 EibG ausdrücklich von der Beseitigung von "Gefährdungen" spricht, erfasst der der Beseitigungsverpflichtung des Eisenbahnunternehmens nach § 45 erster Satz leg cit korrespondierende Duldungsauftrag nach § 45 zweiter Satz EibG entgegen der Revision nicht bloß die Beseitigung des Erdrutschmaterials (der Scholle), sondern auch des Teils des Forstweges, der nachvollziehbar eine Gefährdung iSd § 43 leg cit repräsentiert. Zudem entspricht nur dieses weite Verständnis dem umfassenden Verbot für gefährdendes Verhalten, das in § 43 Abs 1 EibG vorgesehen ist. Aus den im angefochtenen Erkenntnis hierzu angestellten Erwägungen, die auf dem Gutachten des geologischen Sachverständigen beruhen, bestehen entgegen der Revision auch keine Bedenken gegen die Beurteilung, dass im Sinne des verfassungsmäßigen Eigentumsschutzes dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz einschließlich des Grundsatzes der Erforderlichkeit der von der Duldungspflicht erfassten Maßnahme entsprochen wird.

Wenn die Revision meint, dass entgegen der vom Verwaltungsgericht übernommenen Auffassung der BH der Gefährdungsbereich nicht auf Grundstück 303/1, sondern auf dem Grundstück 300 liege, ist für sie nichts zu gewinnen, zumal fallbezogen kein Zweifel daran besteht, dass dem duldungspflichtigen Revisionswerber auf dem Boden des (oben teilweise wiedergegebenen) Spruchs des bekämpften Erkenntnisses die überprüfbare Möglichkeit gegeben ist, dem Duldungsauftrag zu entsprechen und dieser ohne weiteres Ermittlungsverfahren und neuerliche Entscheidung umgesetzt werden kann, ist doch aus dem Erkenntnis insgesamt (damit auch seiner Begründung) klar erkennbar, welche Maßnahmen der Revisionswerber zu dulden hat (vgl dazu etwa die im hg Beschluss vom 10. Oktober 2014, Ra 2014/03/0034, bezüglich des Konkretisierungsgebotes im Vollstreckungsverfahren angestellten Überlegungen, die für einen Fall wie dem vorliegenden sinngemäß einschlägig sind).

Schließlich vermag der Einwand, dass von der Duldungspflicht die teilweise Beseitigung einer mit rechtskräftigem (forstrechtlichem) Konsens errichteten Forststraße erfasst werde, keine Rechtswidrigkeit des bekämpften Erkenntnisses aufzuzeigen, zumal die Duldungspflicht des § 45 zweiter Satz EibG auch dann Platz greift, wenn (im Sinne des Kumulationsprinzips) der in Rede stehende Weg unter verschiedenen rechtlichen Gesichtspunkten einer Bewilligung bedarf, wie der Verwaltungsgerichtshof im Zusammenhang mit Beseitigungsaufträgen iSd § 44 EibG bereits ausgesprochen hat (vgl VwGH vom 7. Juli 1972, 517,518/72 (VwSlg 8.271 A/1972); VwGH vom 31. März 1982, 81/03/0213; vgl zum Kumulationsprinzip ferner etwa VwGH vom 29. September 1993, 92/03/0220, VwGH vom 24. April 2007, 2004/05/0285, VwGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160). In diesem Zusammenhang ist es auch unerheblich, ob das zur Beseitigung verpflichtete Eisenbahnunternehmen an einem anderen behördlichen Bewilligungsverfahren beteiligt war, zumal § 43 Abs 4 EibG den Entfall der Bewilligungspflicht an die dort näher geregelte zivilrechtliche Einigung knüpft (zu dieser Rechtslage im Ergebnis einschlägig VwGH vom 31. März 1982, 81/03/0213).

4. Soweit die Revision gegen einen Auftrag zur Beseitigung der in Rede stehenden Forststraße abzielt, ist im Übrigen festzuhalten, dass sich das in Revision gezogene Erkenntnis lediglich auf die Duldung der das Eisenbahnunternehmen treffenden Beseitigungsverpflichtung, nicht aber auf eine die revisionswerbende Partei selbst treffende Beseitigungsverpflichtung richtet.

IV. Ergebnis

Da bereits der Inhalt der Revision erkennen lässt, dass die behaupteten Rechtsverletzungen nicht vorliegen, war die Revision ohne weiteres Verfahren gemäß § 35 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Wien, am 9. September 2015