



## **IM NAMEN DER REPUBLIK!**

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der revisionswerbenden Parteien 1. A GmbH in S, 2. A J S in G, beide vertreten durch Onz, Onz, Kraemmer, Hüttler Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Schwarzenbergplatz 16, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 16. Juni 2015, Zl LVwG-650317/24/Sch/Bb/CG/HK, LVwG-650318/2/Sch/Bb/CG/HK, LVwG-650319/3/Sch/Bb/CG/HK, LVwG-650320/3/Sch/Bb/CG/HK, betreffend eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Oberösterreich; mitbeteiligte Partei: Lokalbahn G AG in G, vertreten durch Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH in 4020 Linz, Böhmerwaldstraße 14), zu Recht erkannt:

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Die revisionswerbenden Parteien haben dem Land Oberösterreich Aufwendungen in der Höhe von € 553,20 und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

### **Entscheidungsgründe:**

- 1 Die revisionswerbenden Parteien sind Eigentümerinnen von Liegenschaften im Stadtgebiet von G, die einer neu zu errichtenden Eisenbahn (siehe dazu die folgenden Ausführungen) benachbart sind.
- 2 Mit Bescheid vom 15. Dezember 2014 erteilte der Landeshauptmann von Oberösterreich der Lokalbahn G AG (der mitbeteiligten Partei) unter Zugrundelegung der vorgelegten Projektunterlagen und mit näher spezifizierten Auflagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung „für die Verlängerung der Lokalbahn G, für den Abschnitt von km 2,418 bis km 2,810 als Straßenbahn“. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, somit auch jene der revisionswerbenden Parteien, wurden als unbegründet abgewiesen. Überdies





wurde festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer sei als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwachse.

3 Dagegen erhoben die revisionswerbenden Parteien Beschwerden an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (LVwG), die mit dem angefochtenen Erkenntnis abgewiesen wurden. Die Revision an den Verwaltungsgerichtshof erklärte das LVwG für nicht zulässig.

4 Dieser Entscheidung legte das LVwG im Wesentlichen folgenden Sachverhalt zugrunde:

„Im Stadtgebiet von G werden zwei Eisenbahnen betrieben, und zwar die eine in Form einer Straßenbahn vom Hauptbahnhof G bis zum F-Platz. Sie führte ursprünglich bis zum Rplatz, im Jahr 1975 wurde der Abschnitt ab dem F-Platz stillgelegt. Reste davon, wie etwa Gleisteile, Wandanker und Oberleitung, sind heute noch erkennbar. Die Streckenlänge beträgt ca. 2,4 km. Der ÖBB-Bahnhof G wurde jüngst umgebaut. Die Straßenbahn erhielt hierbei eine neue Endstelle direkt bei den Bahnsteigen. Andererseits besteht die Lokalbahn G, die von G-Sbahnhof nach V führt („Tbahn“). Die Länge dieser Eisenbahnstrecke beträgt ca. 14,9 km. Beide Bahnen werden in Meterspurweite betrieben. Zwischen den Eckpunkten der beiden Eisenbahnen liegt eine Strecke von etwa 0,9 km, die sich zumindest im Bereich zwischen F-Platz und Ttor im unmittelbaren Zentrum der Stadt G befindet. Aufgrund der so gegebenen Situation gab es in der Vergangenheit immer wieder Bestrebungen, diese beiden Bahnen in Form eines Lückenschlusses zu verbinden. [...]

Die Lokalbahn G AG hat mit Schreiben vom 21. November 2013 um Erteilung der Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Straßenbahn von G-Sbahnhof bis G-F-Platz für die Dauer von 30 Jahren angesucht. Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat mit Bescheid vom 28. November 2013 [...] dem Ansuchen stattgegeben und dem erwähnten Eisenbahnunternehmen die Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Straßenbahn sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Straßenbahnstrecke von G-Sbahnhof bis G-F-Platz bis zum 1. Dezember 2043 erteilt. [...]

Mit Eingabe vom 16. Jänner 2014 hat die Lokalbahn G AG gemäß § 31a EISBG den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die Verlängerung der Lokalbahn G von G-Sbahnhof bis G-F-Platz eingebracht. Laut Einreichplan soll diese Strecke von Kilometrierung 2,172 bis 3,070 führen. [...] Der Projektzeitplan sieht vor, dass mit dem Bau der ersten Etappe, der Verlegung der Haltestelle Sbahnhof samt Verlängerung bis zum Kplatz schon im Frühjahr 2014 begonnen wird [und eine Inbetriebnahme dieses



Teilstücks bis Herbst 2014 realisiert werden kann]. In den Jahren 2014/2015 soll die zweite Etappe vom F- zum Rplatz errichtet werden. [...] Mit dem letzten Bauabschnitt, der in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführt werden soll, wird die Tbahn endgültig bis zum G Hauptbahnhof führen. [...]

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat dem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung in Form von drei Teilbescheiden stattgegeben. Der erste Teilbescheid [...] vom 29. April 2014 umfasst den Streckenabschnitt von km 2,810 bis km 3,070, also den Bereich zwischen Kplatz und Sbahnhof. Hiefür wurde mit Bescheid vom 12. Dezember 2014 [...] auch bereits die Betriebsbewilligung erteilt und in der Folge der Betrieb aufgenommen. Mit Teilbescheid vom 4. Dezember 2014 [...] wurde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Streckenabschnitt von km 2,172 bis km 2,418 erteilt. Der dritte - gegenständliche - Teilbescheid vom 15. Dezember 2014 [...] betrifft den Bereich von km 2,418 bis km 2,810. Im Ergebnis umfassen die drei Teilbescheide also die gesamte Neubaustrecke von km 2,172 bis km 3,070. Die Baugenehmigung ist mit drei Jahren ab Rechtskraft befristet.“

Überdies gab das LVwG im angefochtenen Erkenntnis die für das Vorhaben relevanten und in den Einreichunterlagen enthaltenen fachkundigen Ausführungen betreffend Erschütterungen, Lärm und Geologie, die Beurteilung der Gutachter nach § 31a EisbG sowie der von der Behörde beigezogenen Amtssachverständigen auszugsweise wieder. Im Anschluss daran erwog das Verwaltungsgericht, dass die Trennung des Projektes in Teilabschnitte, die mit drei Teilbescheiden genehmigt worden seien, rechtlich zulässig gewesen sei. Das Gesamtbauvorhaben lasse sich nämlich in mehrere trennbare Teile zerlegen. Aus den Ausführungen zum Projektzeitplan erhelle, dass schon bei der Antragstellung eine abschnittsweise Errichtung des Eisenbahnneubaus geplant gewesen sei. Dass der Betrieb auf der Teilstrecke zwischen Sbahnhof und Kplatz bereits aufgenommen worden sei, bestätige, dass eben die Realisierung des Projekts in Teilabschnitten erfolgen sollte. Auch die zweite Bauphase (Verlängerung vom F-Platz zum Rplatz) werde sich in diesem Sinne als Teil des Ganzen, aber doch getrennt vom letztendlichen Lückenschluss realisieren lassen. Eine durchgängige Baustelle anstelle der Teilbereiche hätte wohl die gesamte Innenstadt von G weitgehend lahmgelegt.

Rechtlich folgte das LVwG, dass die neu zu errichtende Eisenbahn als „Straßenbahn“ im Sinne des § 5 EisbG zu qualifizieren sei. Das



verfahrensgegenständliche Bauvorhaben liege ausschließlich im Verkehrsraum öffentlicher Straßen und es erfolge die Benützung dieses Verkehrsraums unter Anpassung der Betriebsweise an den Straßenverkehr. Durch den in Rede stehenden Lückenschluss werde bewirkt, dass eine Straßenbahn zwischen Sbahnhof und F-Platz errichtet werde. Damit einher gehe der Effekt, dass die Garnituren auch über das Gemeindegebiet von G hinaus bis V benützt werden können. Durch diesen Umstand, dass nämlich die Fahrgäste nicht umzusteigen brauchten, ändere sich aber keinesfalls die Qualifizierung der zu errichtenden Eisenbahn als Straßenbahn. Zum Judikat des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, werde bemerkt, dass dieses auf das vorliegende Bauvorhaben nicht anzuwenden sei bzw diesem nicht entgegenstehe. Dort sei es nämlich um ein kurzes Teilstück der B Bahn (konkret die F-Straße in G) gegangen, wo die Eisenbahn auf straßenbahnähnliche Verhältnisse treffe. Sie fahre dort nicht, wie im Bereich zwischen W-Pbrücke und B-Ldorf sonst üblich, auf einem eigenen Gleiskörper, sondern es seien die Gleise in die Verkehrsfläche für den Fahrzeugverkehr eingebunden. Dadurch werde aber weder dieser Teilabschnitt noch die gesamte Lokalbahn zwischen W und B-Ldorf zur Straßenbahn. Die B Bahn sei im Übrigen auch ein Beispiel dafür, dass ein und dieselbe Bahn sowohl als Straßenbahn, nämlich im Stadtgebiet von W, dann als Lokalbahn im Sinne einer Nebenbahn zwischen W-Pbrücke und B-Ldorf, sowie dann wiederum als Straßenbahn im Stadtgebiet von B geführt werden könne. Zum Streckenabschnitt der B Bahn in G sei noch zu bemerken, dass dort auch Güterzüge verkehrten und ein Gleiswechselbetrieb erlaubt sei, weshalb ihre Einstufung als „Vollbahn“ völlig nachvollziehbar sei. Im gegenständlichen Projekt sei ein Gleiswechsel nur für den Fall eines notwendigen Teilbetriebes der Strecke - etwa wegen Straßensperren - vorgesehen. Es sei daher schlüssig, wenn die belangte Behörde keine Vorfragenproblematik im Sinne des § 11 EisbG erblickt habe. Die Frage einer allfälligen UVP-Pflicht des Vorhabens sei von der belangten Behörde an die zuständige Fachabteilung des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung herangetragen worden, welche diese verneint habe.





Zu den Einwendungen und Beschwerden hielt das LVwG fest, dass anlässlich der eisenbahnbehördlichen Bauverhandlung vom 27. März 2014 noch insgesamt 24 betroffene Personen bzw Einrichtungen Einwendungen erhoben hätten. Letztendlich hätten sich davon drei Verfahrensparteien mit Beschwerden an das LVwG gewandt. In erster Linie gehe es den Beschwerdeführern um aus ihrer Sicht zu erwartende Schäden an ihren Gebäuden in der Errichtungs- und in der Betriebsphase. Die Befürchtungen reichten bis zur Einsturzmöglichkeit des einen oder anderen Gebäudes. Auch aus der Anbringung von Wandankern und der Absperrung von Arkaden würden relevante Nachteile im Sinne des § 31f Z 3 EibG erblickt. Wie den wiedergegebenen Projektunterlagen und den dazu ergangenen § 31a-Gutachten entnommen werden könne, fänden sich dort keinerlei Hinweise, die die Befürchtungen der Beschwerdeführer im Hinblick auf Gebäudeschäden aus fachlicher Sicht stützen würden. Das Verlangen der Beschwerdeführer, das sinngemäß darauf hinauslaufe, dass schon im Vorfeld eine 100%ige fachliche Aussage getroffen werden solle, die den Ausschluss jeglicher Nachteile für die Beschwerdeführer zum Inhalt habe, könne nicht nachvollzogen werden. Hier würde man den Vorsorgemaßstab vor Beginn jeglicher Bauarbeiten überdehnen. Die Behörde habe vielmehr, gestützt auf die Einreichunterlagen, das § 31a-Gutachten und die fachliche Beurteilung durch die beigezogenen Amtssachverständigen mit den im Bescheid enthaltenen Auflagen vorgesorgt, dass den Einwendungen der Beschwerdeführer, soweit sie objektiv begründbar sind, Rechnung getragen werde. In diesem Zusammenhang sei auch darauf zu verweisen, dass ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht in Widerspruch stehendes Gutachten in seiner Beweiskraft nur durch ein gleichwertiges Gutachten bekämpft werden könne; ein solches sei allerdings nicht vorgelegt worden. Den Äußerungen des von einem Beschwerdeführer zur Beschwerdeverhandlung stellig gemachten DI F komme eine solche Gleichwertigkeit nicht zu. Insgesamt lasse sich somit erwarten, dass Schäden an den Gebäuden der Beschwerdeführer durch die Bau- und Betriebsphase mit der im Beweisverfahren maßgeblichen Sicherheit auszuschließen seien.





Zur Detailfrage der Wandanker sei zu bemerken, dass von solchen keine Gefahr für das Gebäude ausgehe, wie sie von den Beschwerdeführern geortet werde. Wandanker für die Oberleitung bzw Straßenbeleuchtung fänden sich an zahlreichen (auch denkmalgeschützten) Gebäuden. Seitens des Bundesdenkmalamtes werde das gegenständliche Projekt als positiv beurteilt; die Eingriffe in die historische Bausubstanz der Objekte würden als beschränkt bezeichnet. Von den Wandankern sei im Übrigen das Objekt der Beschwerdeführerin A gar nicht betroffen. Am Gebäude des Beschwerdeführers S befinde sich bereits ein Wandanker, und zwar einer zum Tragen des Querseiles für die noch immer vorhandene Oberleitung des aufgelassenen Straßenbahnteilstücks F Platz - Rplatz.

Die Forderung des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen, die Arkadenausgänge in Richtung Kgasse abzusperren, betreffe keinen der Beschwerdeführer, zumal sich die Absperrungen ausschließlich auf der gegenüberliegenden Straßenseite in den dortigen Gebäuden befinden. Dies sei nicht nur in der Beschwerdeverhandlung klargestellt worden, sondern ergebe sich auch schon aus dem Umstand, dass keines der Gebäude der Beschwerdeführer als Durchgang von Fußgängern genützte Arkaden aufweise bzw sich vor den Gebäuden noch eine ausreichende Gehsteigfläche finde, weswegen dort keinerlei entsprechende Absperrungs- oder sonstige Maßnahmen erforderlich seien.

Wenn seitens der Beschwerdeführer eingewendet werde, dass im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens immer wieder Projektänderungen stattgefunden hätten, so sei dem entgegen zu halten, dass geringfügige Änderungen, wie etwa das Hinzufügen oder Weglassen eines Wandankers oder die Vorlage irgendeines Detailplanes zu den Absperrungen von Arkaden, keine Projektänderungen seien, aufgrund derer die Verfahrensparteien nicht mehr in die Lage versetzt würden, sich mit dem Projekt auseinanderzusetzen. Derartige Änderungen ergäben sich bei einem größeren Vorhaben wie gegenständlich wohl immer wieder, sie seien dann im Rahmen des Behördenverfahrens, insbesondere bei der Bauverhandlung, zu behandeln und zu bewerten.



Zu den Vorteilen des Vorhabens für die Öffentlichkeit und zum öffentlichen Interesse an dem gegenständlichen Bauvorhaben führte das LVwG aus, derzeit und in weitere Zukunft sei ein Investitionsprogramm in die Nebenbahnen in Oberösterreich im Laufen, von dem 10 Mio Euro für die Strecke G-V vorgesehen sei. Auch der ÖBB-Bahnhof G sei erneuert worden. Im Zuge dessen sei die Anbindung der G Straßenbahn direkt an einen Bahnsteig erfolgt, um die Attraktivität der G Straßenbahn zu steigern, indem das Umsteigen für die Fahrgäste erleichtert werde. Erfahrungen mit der Einbindung der L Lokalbahn in den L Hauptbahnhof und der damit verbundenen höheren Attraktivität der Bahn hätten gezeigt, dass eine starke Steigerung der Fahrgastfrequenz erzielt worden sei. Deshalb seien die Aussagen der Vertreter der Antragstellerin im Hinblick auf die zu erwartende Verdoppelung der Fahrgastzahlen nach Realisierung des Verbindungsprojekts zwischen Straßenbahn und Lokalbahn in G mit großer Wahrscheinlichkeit nicht realitätsfremd. Somit sei auch die entsprechende Aussage nachvollziehbar, dass das schon in Betrieb genommene Teilstück zwischen G-Sbahnhof und Kplatz von den Bahnbenutzern positiv aufgenommen worden sei. Anlässlich der Beschwerdeverhandlung sei von einem Vertreter der Stadtgemeinde G darauf hingewiesen worden, dass der Innenstadtbereich, wo die Straßenbahnführung vorgesehen sei, derzeit im Tagesdurchschnitt von ca 13.000 Fahrzeugen passiert werde. Ein derartiges Verkehrsaufkommen beeinträchtige naturgemäß die Lebensqualität der Anwohner, aber auch die Attraktivität von Geschäften, die dort situiert seien. Im Zuge der deshalb vorgesehenen Ortsumfahrung von G, die noch heuer fertiggestellt werden solle, und der Straßenbahnverbindung solle eine merkbare Reduzierung des Individualverkehrs stattfinden. In der Folge wären dann auch entsprechende Baumaßnahmen vorgesehen, um die dann weniger frequentierten Verkehrsflächen attraktiver zu gestalten. Daraus erhellte, dass das Straßenbahnprojekt mit Vorteilen für die betroffene Bevölkerung verbunden wäre. Dieser Effekt wäre dann wohl weitgehend nicht mehr gegeben, wenn die Straßenbahnverlängerung wiederum bloß ein Rumpfstück bliebe, also letztendlich die Durchbindung durch die Innenstadt unterbliebe. Betrachte man also das Vorhaben aus dieser sachlich-rechtlichen Sicht und in seiner Gesamtheit, könne die Aussage getroffen werden, dass die



Vorteile für die Öffentlichkeit größer seien als die Nachteile, die allenfalls den Beschwerdeführern entstehen könnten, zudem aber mit größter Wahrscheinlichkeit ohnehin nicht eintreten würden.

Abschließend hielt das LVwG fest, dass der Beschwerdeführer S in der Beschwerdeverhandlung insgesamt rund 18 Beweisanträge gestellt und sämtliche damit begründet habe, dass das Projekt nicht auf eine hinreichende fachliche Grundlage gestützt werden könne. Es sei die Einholung von mehreren Sachverständigengutachten verlangt worden, im Ergebnis getragen von der Behauptung, das Projekt sei derzeit nicht genehmigungsfähig. Die Beschwerdeführer seien also davon ausgegangen, dass die belangte Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ohne ausreichende Projektunterlagen und Gutachtenslage erteilt habe. Davon könne aber gegenständlich keinesfalls die Rede sein. Die vom antragstellenden Eisenbahnunternehmen vorgelegten Projektunterlagen ließen eine Beurteilung des Vorhabens sehr wohl zu. Auf dieser Grundlage hätten die Gutachter gemäß § 31a Abs 2 EisbG auch ausgeführt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung entspreche. Die von den beiden Sachverständigen gewählte Vorgangsweise, sich überblicks- bzw stichprobenmäßig mit den vorliegenden Unterlagen auseinanderzusetzen, könne nicht als den Intentionen des Gesetzgebers des EisbG widersprechend angesehen werden. Weder mangle es den Aussagen der beiden Sachverständigen an Schlüssigkeit noch könne ihre Fachkunde in Zweifel gezogen werden. Anlässlich der Beschwerdeverhandlung hätten die beiden Amtssachverständigen unter Erläuterung ihrer im Behördenverfahren abgegebenen Stellungnahmen das Projekt ausdrücklich als aus ihrer jeweiligen fachlichen Sicht für bewilligungsfähig erklärt. In Anbetracht der so entstandenen Beweislage habe weder den Beweisanträgen der Beschwerdeführer noch ihren sonst gehegten Zweifeln gefolgt werden können.

Die Revision sei nicht zulässig, weil die Voraussetzungen des Art 133 Abs 4 B-VG nicht vorlägen.





- 5 Gegen dieses Erkenntnis wendet sich die vorliegende außerordentliche Revision, in der zur Zulässigkeit vorgebracht wird, das LVwG sei in zwei Punkten von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abgewichen:

Zum einen sei ein öffentliches Interesse an der Umsetzung des gegenständlichen Projekts keineswegs durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Konzession bindend festgestellt. Aus der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ergebe sich vielmehr eindeutig, dass der Bedarf und das öffentliche Interesse an der Verwirklichung eines Projekts von der Behörde anhand einer fachlichen Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen desselben zu prüfen seien. Das LVwG habe demgegenüber das öffentliche Interesse in unzulässiger Weise ausschließlich auf der Grundlage politischer Beschlüsse bejaht.

Zum anderen weiche das LVwG bei der Beurteilung der Frage, ob es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um eine Straßenbahn handle, von der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ab. Entgegen der Rechtsansicht des LVwG sei das gegenständliche Vorhaben entsprechend den Ausführungen in VwGH vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, als Verlängerung einer Lokalbahn zu werten. Diese Frage sei sowohl für die UVP-Pflicht als auch für den Umfang der Mitspracherechte der Parteien essentiell.

- 6 Zu den Revisionsgründen führt die Revision im Einzelnen aus, das LVwG habe nicht berücksichtigt, dass das strittige Vorhaben einer Einzelfallprüfung durch die UVP-Behörde unterzogen werden hätte müssen. Aus diesem Grund sei der Landeshauptmann als Eisenbahnbehörde nicht zuständig gewesen, eine Sachentscheidung zu treffen und das LVwG sei nicht zuständig gewesen, über die UVP-Pflicht zu erkennen. Zur UVP-Pflicht führen die revisionswerbenden Parteien aus, das Vorhaben berühre unstrittig ein Schutzgebiet der Kategorie E, nämlich das Siedlungsgebiet der Stadt G. Der Neubau von Eisenbahnstrecken und ihrer Teilabschnitte sei bei Berührung eines solchen Schutzgebietes unabhängig von einem Längenkriterium von Anhang 1 Spalte 3 Z 10 lit e UVP-G 2000 erfasst. Eine Ausnahme hievon bestehe lediglich für „Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlagen, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart“. Diese Ausnahmen



seien im vorliegenden Fall nicht einschlägig, weil es sich um die Verlängerung einer Lokalbahn - und nicht um eine Straßenbahn - handle. Bei einem solchen Vorhaben habe die UVP-Behörde im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten sei, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt worden sei, wesentlich beeinträchtigt werde. Vor Abschluss der Einzelfallprüfung dürften für das Vorhaben keine materiengesetzlichen Genehmigungen erteilt werden. Die erforderliche Einzelfallprüfung sei im vorliegenden Fall nicht durchgeführt worden, weil die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht und die Oberösterreichische Landesregierung übereinstimmend von der unzutreffenden Ansicht ausgegangen seien, dass es sich beim Vorhaben der mitbeteiligten Partei um eine Straßenbahn handle. Diese Ansicht sei vom LVwG zu Unrecht bestätigt worden, weil das Projekt unter Berücksichtigung des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, in seiner Gesamtheit als Nebenbahn (und nicht als Straßenbahn) hätte qualifiziert werden müssen.

- 7 Im Übrigen hätten die revisionswerbenden Parteien wiederholt geltend gemacht, dass das Vorhaben der mitbeteiligten Partei mit Substanzeingriffen in ihr Eigentum verbunden sei. Die erstrevisionswerbende Partei habe präzisiert, dass diese Eingriffe durch die Anbringung eines Wandankers an der Fassade ihres Hauses, durch Erschütterungen, die das Gebäude in seinem Bestand beeinträchtigen, durch objektseitige Maßnahmen wie etwa die Verstärkung von Fundamenten, sowie durch die Lage des Grundstücks im künftigen Bauverbotsbereich verursacht würden. Der Zweitrevisionswerber habe geltend gemacht, dass an seinem Haus ein neuer Wandanker zur Anbringung einer neuen Oberleitung projektiert sei, und er habe sich auch den zitierten Ausführungen der erstrevisionswerbenden Partei angeschlossen. Dieses Vorbringen sei im Verfahren vor dem LVwG keineswegs entkräftet worden.
- 8 In Bezug auf die Wandanker habe die mitbeteiligte Partei zwar darauf verzichtet, an der Fassade des Gebäudes der erstrevisionswerbenden Partei einen Wandanker zu montieren. Diese Projektänderung sei aber in die Genehmigungsentscheidung nicht eingeflossen. Im Falle des



Zweitrevisionswerbers sei völlig unstrittig, dass das Projekt die Anbringung eines Wandankers an der Fassade seines Gebäudes vorsehe.

- 9 Beide revisionswerbenden Parteien hätten wiederholt darauf hingewiesen, dass die Frage der Standsicherheit von Anrainerobjekten völlig ungeklärt sei. Obwohl den aktenkundigen Unterlagen zu entnehmen sei, dass in Bezug auf die Gefahr von Erschütterungen weitere Vorkehrungen erforderlich seien, habe die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht im angefochtenen Bescheid diesbezüglich keine Auflagen vorgeschrieben. Sie habe ein Vorhaben genehmigt, obwohl nicht feststehe, dass dessen Umsetzung nicht zu einer massiven Beschädigung des Eigentums der revisionswerbenden Parteien führt. Das LVwG habe diese Sichtweise zu Unrecht bestätigt.
- 10 Die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht sei sehr wohl davon ausgegangen, dass Maßnahmen zur Sicherung angrenzender Liegenschaften, die noch festgelegt werden müssten, erforderlich seien. Derartige objektseitige Maßnahmen müssten - aus Sicht des Eigentumsschutzes als „Zwangsbeglückung“ - von den revisionswerbenden Parteien aber nicht ohne weiteres hingenommen werden. Indem der mitbeteiligten Partei gestattet worden sei, die Planung wesentlicher Details ihres Vorhabens in die Phase nach Erteilung der Genehmigung zu verschieben, seien diese Aspekte des Vorhabens in rechtswidriger Weise der behördlichen Überprüfung entzogen worden.
- 11 Die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht und das LVwG gingen davon aus, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben um eine Straßenbahn im innerstädtischen Bereich handle, die keinen Bauverbotsbereich aufweise. Diese Beurteilung sei aber nach Auffassung der revisionswerbenden Parteien unrichtig. Richtigerweise sei vielmehr davon auszugehen, dass die Nutzung des Eigentums der revisionswerbenden Parteien künftig sehr wohl den für den Bauverbotsbereich (einer Nebenbahn) geltenden Restriktionen unterliege.
- 12 Die dargestellten Eigentumseingriffe seien nur zulässig, wenn sie einem bestimmten öffentlichen Interesse dienen und verhältnismäßig seien. Die Verhältnismäßigkeit sei aber aufgrund der durchaus vermeidbaren



Auswirkungen auf die Standsicherheit der Gebäude der Revisionswerber jedenfalls zu verneinen. Aber auch die Anbringung von Wandankern, die Verstärkung der Fundamente, usw seien im vorliegenden Fall unzulässig, weil sie nicht durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt seien. Der Akt der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht enthalte kein verkehrstechnisches Gutachten und auch sonst keine fachliche Beurteilung des Projekts der mitbeteiligten Partei, die die Aussage rechtfertigen könnte, dass ein Bedarf an dessen Umsetzung besteht. Das LVwG habe diesen Ermittlungsmangel weder beanstandet noch saniert, sondern stütze sich in seiner Entscheidung lediglich auf politische Beschlüsse. Es gebe keine Prognosen über die konkreten Verkehrszahlen und es sei somit bei richtiger Wertung kein öffentliches Interesse am Vorhaben festgestellt worden, weshalb selbst ein geringfügiger Eingriff in die Eigentumsrechte der revisionswerbenden Parteien unzulässig sei.

- 13 Dem Verfahren vor dem LVwG hafteten überdies Mängel an, weil das LVwG über die umfangreichen Beweisanträge der revisionswerbenden Parteien ohne nähere Begründung hinweggegangen sei. Die Entscheidung stütze sich vielmehr auf eine unkritische Übernahme des von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Gutachtens nach § 31a EiszB. Völlig mangelhaft sei die Auseinandersetzung des LVwG mit den fachlich fundierten Einwänden der erstrevisionswerbenden Partei bezüglich der Standsicherheit ihres Gebäudes, denen sich der Zweitrevisionswerber angeschlossen habe. Im Rahmen der Verhandlung habe ein äußerst renommierter, seit Jahrzehnten facheinschlägig tätiger Zivilingenieur für Bauwesen als Privatsachverständiger darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen von Erschütterungen auf die angrenzenden Bauwerke auf der Grundlage der vorliegenden Gutachten nicht abschließend beurteilt werden könnten. Diese Ausführungen tue das LVwG mit der Leerformel ab, dass den Gutachten der Amtssachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten worden sei. Dies sei aufgrund der besonderen fachlichen Qualifikation des Privatsachverständigen unverständlich.





- 14 Die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht erstattete eine Revisionsbeantwortung, in der sie Zulässigkeit und Begründetheit der Revision in Zweifel zog. Das LVwG habe nämlich das öffentliche Interesse am gegenständlichen Projekt nicht ausschließlich auf der Grundlage politischer Beschlüsse bejaht, sondern detailliert geschildert, warum die Vorteile für die Öffentlichkeit größer seien als die Nachteile, die den revisionswerbenden Parteien entstehen könnten. Die Frage, ob es sich beim vorliegenden Projekt um eine Straßenbahn handle, sei anhand der höchstgerichtlichen Rechtsprechung vom LVwG richtig gelöst worden. Ausgehend davon sei auch keine UVP-Pflicht gegeben und es bestehe kein Bauverbotsbereich, der die revisionswerbenden Parteien beschweren könnte. Weshalb die erstrevisionswerbende Partei behauptete, durch den Wegfall eines Wandankers beschwert zu sein, könne nicht nachvollzogen werden. Im Übrigen handle es sich bei einer derart geringfügigen Änderung um ein genehmigungsfreies Bauvorhaben iSd § 36 EibG. Zur angeblich mangelnden Beurteilung der Standsicherheit der Gebäude werde bemerkt, dass es durchaus ausreichend sei, wenn im Zuge der Baumaßnahmen bzw Detailplanung eine entsprechende Erschütterungsüberwachung bzw Evaluierung der Maßnahmen erfolge. Keinesfalls könne es dadurch zu einer massiven Beschädigung des Eigentums kommen. Die behaupteten Verfahrensmängel im Verfahren vor dem LVwG lägen nicht vor.
- 15 Auch die mitbeteiligte Partei erstattete eine Revisionsbeantwortung und brachte darin vor, dass für das strittige Vorhaben keine UVP-Pflicht bestehe. Im Übrigen fehle der Erstrevisionswerberin die Legitimation zur Erhebung der Revision, weil ihre Parteistellung im verwaltungsbehördlichen Verfahren zunächst dadurch begründet gewesen sei, dass in den Einreichunterlagen die Anbringung eines Wandankers für die Straßenbahnoberleitung an der Außenfassade ihres Gebäudes vorgesehen gewesen sei. Im Zuge einer Projektmodifikation sei dieser Wandanker aber nicht mehr projiziert worden; die Erstrevisionswerberin habe damit ihre Parteistellung verloren. Dass diese Projektänderung im Genehmigungsbescheid nicht berücksichtigt worden sei, treffe nicht zu, weil der vom LVwG bestätigte Bescheid ausdrücklich auf die von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Projektunterlagen Bezug genommen



habe. Soweit die Revision bemängle, dass das Projekt ohne die erforderlichen Auflagen (zum Erschütterungsschutz) genehmigt worden sei, sei zu erwidern, dass die Errichtung und der Betrieb des gegenständlichen Vorhabens schon auf Basis der Einreichunterlagen und des daran anknüpfenden Spruches der Genehmigung hinreichend bestimmt sei; weitere Auflagen seien nicht erforderlich gewesen. Entgegen den Ausführungen in der Revision habe das LVwG auch das öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben ausführlich und zutreffend begründet. Die mitbeteiligte Partei habe dazu eine Potentialanalyse der Verkehrsplanung vorgelegt, aus der eine Verdoppelung der bisherigen Fahrgastzahlen hervorgehe. Dass das LVwG überdies bei Realisierung des Projekts von einer erheblichen Reduzierung des Individual- und Durchzugsverkehrs ausgehe, entspreche schon der allgemeinen Lebenserfahrung. Entgegen der Auffassung der revisionswerbenden Parteien sei daher nicht zu beanstanden, dass das LVwG zu diesen Fragen kein Sachverständigengutachten eingeholt habe. Schließlich treffe auch nicht zu, dass sich das LVwG mit den vorgelegten Gutachten nicht kritisch auseinandergesetzt habe. Es sei auch nicht als rechtswidrig zu erkennen, dass den Beweisanträgen der revisionswerbenden Parteien nicht nachgekommen worden sei, weil der Sachverhalt ausreichend geklärt worden sei. Die pauschalen Einwände des von der erstrevisionswerbenden Partei beigezogenen Privatsachverständigen habe das LVwG zu Recht verworfen, weil sie die vollständigen, nachvollziehbaren und widerspruchsfreien Fachgutachten nicht widerlegen hätten können.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

- 16 Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig.
- 17 Es trifft entgegen dem Vorbringen der mitbeteiligten Partei auch nicht zu, dass der Erstrevisionswerberin keine Revisionslegitimation zukommt, zumal sich ihre Einwände gegen das Projekt nicht bloß auf die Anbringung eines Wandankers an ihrem Gebäude, auf den letztlich ohnedies verzichtet worden sei, richteten.
- 18 Die Revision ist aber nicht begründet.



19 Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 125/2006 (EisbG), lauten auszugsweise wie folgt:

„Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

- a) Hauptbahnen;
- b) Nebenbahnen;
- c) Straßenbahnen;

[...]

Hauptbahnen, Nebenbahnen

§ 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. [...]

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Straßenbahnen

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (Ortsstraßenbahnen), und zwar:

1. straßenabhängige Bahnen,

a) deren bauliche und betrieblichen Einrichtungen sich zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und

b) auf denen Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen;

2. straßenunabhängige Bahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart.

(2) Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des auf ihnen abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

[...]



## Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

### Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

[...]

### Parteien

§ 31e. Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

### Genehmigungsvoraussetzungen

§ 31f. Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der





Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

[...]

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.“

2. Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I Nr 95/2013 (UVP-G 2000), lautet auszugsweise wie folgt:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

[...]

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

[...]“

Anhang I zum UVP-G lautet auszugsweise wie folgt:





„Z 10	<p>a) Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte;</p> <p>b) Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>c) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;</p>	<p>d) Vorhaben der lit. b und c, wenn das Längenkriterium nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist;</p>	<p>e) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;</p> <p>f) [...]</p> <p>g) [...]</p> <p>h) [...]</p> <p>Ausgenommen von lit. e bis h sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen; ausgenommen ist auch die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von</p>
-------	---	---	--





			Katastrophenfällen bedingte Umlegungen. [...]"
--	--	--	---

20 Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, ausgesprochen, dass alle Eisenbahnen nach den Regelungen der §§ 1 ff EisbG in ihrer gesamten Ausdehnung (Länge) jeweils einer der dort genannten Kategorien unterfallen und somit entweder zur Gänze eine Hauptbahn, eine Nebenbahn oder eine Straßenbahn darstellen. Für die korrekte Einordnung kommt es dabei grundsätzlich nicht auf die Bezeichnung der Eisenbahnlinie in einer Konzessionsurkunde an. Entscheidend ist vielmehr, ob die Eisenbahn infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihr abzuwickelnden Verkehrs mehr einer Straßenbahn oder mehr einer Neben- bzw Hauptbahn entspricht.

21 Im vorliegenden Fall gingen sowohl der Landeshauptmann von Oberösterreich im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren als auch das LVwG im Beschwerdeverfahren gegen die erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung davon aus, dass vorliegend eine Straßenbahn im Sinne von § 1 Z 1 lit c iVm § 5 EisbG errichtet werden soll. Die revisionswerbenden Parteien bestreiten diese rechtliche Qualifikation unter Hinweis auf das zuvor zitierte hg. Erkenntnis vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, und sie verweisen darauf, dass der neu zu errichtende Teil der Eisenbahn mit einer Nebenbahn verbunden werde, weshalb die dadurch entstehende Eisenbahn in ihrer gesamten Ausdehnung als Nebenbahn, nicht aber als Straßenbahn angesehen werden müsse. Daraus leiten die revisionswerbenden Parteien ab, dass eine Einzelfallprüfung der UVP-Pflicht nach dem UVP-G 2000 (Anhang I Z 10 lit e) hätte stattfinden müssen, die jedoch zu Unrecht unterblieben sei, und dass sie als Eigentümerinnen von benachbarten Liegenschaften durch die für Nebenbahnen geltende Bauverbotszone beschwert seien. Demgegenüber argumentierte das LVwG, dass die im hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2014, 2012/03/0156, im Zusammenhang mit einem Teilstück der B Bahn von W nach





B vorgenommene Beurteilung mit dem gegenständlichen Fall nicht vergleichbar und daher auch nicht übertragbar sei.

- 22 In Bezug auf diese strittige Rechtsfrage kann der rechtlichen Qualifikation der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnstrecke durch den Landeshauptmann von Oberösterreich und das LVwG als Straßenbahn nach den aktenkundigen Projektunterlagen und den Ausführungen des LVwG zum beabsichtigten Betrieb auch unter Bedachtnahme auf das zitierte hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2014 nicht entgegen getreten werden, zumal die revisionswerbenden Parteien keine Begründung für ihre Behauptung anführen, weshalb die dadurch entstehende Eisenbahn in ihrer Gesamtheit als Nebenbahn (und nicht als überörtliche Straßenbahn iSd § 5 Abs 2 EisbG) anzusehen sein sollte.

Damit kommt auch den Einwänden der revisionswerbenden Parteien zur UVP-Pflicht keine Bedeutung zu.

- 23 An dieser Beurteilung ändert auch nichts, dass in der Literatur Bedenken an der Unionsrechtskonformität des Anhang I Z 10 lit e zum UVP-G 2000 geäußert werden, weil die generelle Ausnahme von der UVP-Pflicht für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlagen, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen und in geschlossenen Siedlungsgebieten unterwegs sind, im Hinblick auf die besondere Empfindlichkeit von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte zu weitgehend erscheint (vgl *Bergthaler/Berl* in: *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G<sup>3</sup> [2013], Rz 6 zu Anhang I Z 10). Selbst wenn diesen Bedenken Rechnung getragen würde und als zusätzliches Kriterium für die Festlegung einer UVP-Pflicht (vgl Art 4 Abs 2 lit b UVP-Richtlinie) im Sinne einer unionsrechtskonformer Auslegung des nationalen Rechts die besondere Empfindlichkeit von Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte Beachtung fände, sind für den vorliegenden Fall eines nur etwa 400 m langen Eisenbahnteilstücks, das im Personenverkehr von einer Straßenbahn befahren werden soll, erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erkennen und werden von der Revision auch nicht aufgezeigt.



- 24 Soweit die revisionswerbenden Parteien die ihrer Ansicht nach fehlerhafte Einordnung der gegenständlichen Eisenbahn als Straßenbahn iSd § 5 EisbG auch unter Hinweis auf die für Nebenbahnen geltende Bauverbotszone beanstanden, ist ihnen zwar grundsätzlich darin zuzustimmen, dass eine Einstufung der Eisenbahn als Nebenbahn dazu führt, dass für eine solche Eisenbahn der Bauverbotsbereich nach § 42 EisbG zum Tragen kommt. Gleiches gilt in Bezug auf Straßenbahnen nur dann, wenn sie auf einem eigenen Bahnkörpern in unverbautem Gebiet unterwegs sind (§ 42 Abs 2 EisbG). Eigentümer von Grundstücken, die nach einer solchen Einstufung im Gefährdungsbereich einer Nebenbahn liegen, können damit auch in ihren subjektiv öffentlichen Rechten verletzt sein. Wenn jedoch die Behörde - wie im vorliegenden Fall - eine Qualifikation der Eisenbahn als Straßenbahn vornimmt, die auf keinem eigenen Bahnkörper in unverbautem Gebiet unterwegs ist, kommt der Bauverbotsbereich nach § 42 Abs 1 EisbG nicht zum Tragen, weshalb auch nicht erkannt werden kann, dass die revisionswerbenden Parteien im vorliegenden Fall durch die vorgenommene Einstufung als Straßenbahn in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten beeinträchtigt sein können.
- 25 Die revisionswerbenden Parteien orten eine weitere Abweichung des LVwG von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes darin, dass das LVwG ein überwiegendes öffentliches Interesse am gegenständlichen Vorhaben nach ihrem Dafürhalten ausschließlich anhand von politischen Beschlüssen bejaht habe. Mit diesem Vorbringen entfernen sich die revisionswerbenden Parteien von den Feststellungen des LVwG, wonach das in Rede stehende Projekt zu einer relevanten Reduzierung des Individualverkehrs in der Stadt G beitragen wird. Dieser - näher begründeten - prognostischen Einschätzung vermögen die revisionswerbenden Parteien nichts Stichhaltiges entgegen zu setzen.
- 26 Zu den weiteren im Revisionsverfahren geltend gemachten Streitpunkten ist lediglich anzumerken, dass das LVwG in einer schlüssigen Begründung seiner Entscheidung den vorgebrachten Einwänden gegen das Vorhaben Berechtigung abgesprochen hat. Dass es dabei Beweisanträgen der revisionswerbenden Parteien, die an den Gutachten Zweifel geäußert hatten, unter Verletzung



tragender Verfahrensgrundsätze nicht nachgekommen wäre, vermag die Revision nicht aufzuzeigen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Bewilligung unter Zugrundlegung der vorgelegten Projektunterlagen erteilt wurde und damit insbesondere die in diesen Unterlagen enthaltenen Vorsorgemaßnahmen zur Standsicherung und zum Erschütterungsschutz auch Gegenstand der Bewilligung geworden sind.

27 Die Revision war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

28 Die Entscheidung über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014.

W i e n , am 13. September 2016

