



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Niederösterreichische
Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
Riemerplatz 1
3100 St. Pölten

Beilagen
RU6-E-2870/002-2010 **Parie B**
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru6@noel.gv.at
Fax: 02742/9005/13710 Internet: <http://www.noel.gv.at>
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

-	Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
		MMMag. Eduard Schadinger	12908		30. September 2011

Betrifft

Dauernd eingestellte Eisenbahnstrecken Gstadt - Ybbsitz, km 0,000 bis km 5,862, und Waidhofen an der Ybbs - Lunz am See, km 5,673 bis km 53,780, Auflassungsverfahren
hier: Verfügungen gemäß § 29 Abs. 2 EisbG

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

I.

Über die

- in der von der Juhász & Markgraf Verkehrsconsulting OG erstellten Unterlage „Auflassungsverfahren gemäß § 29 EisbG Maßnahmen bei der dauernd eingestellten Strecke Gstadt – Ybbsitz von Bahn-km 0,196 bis Bahn-km 5,862“ vom 22. September 2011 und
- in der von der Juhász & Markgraf Verkehrsconsulting OG erstellten Unterlage „Auflassungsverfahren gemäß § 29 EisbG Maßnahmen bei der dauernd eingestellten Strecke Gstadt – Göstling an der Ybbs von Bahn km 5,679 bis Bahn-km 43,870“ vom 22. September 2011

enthaltenen Maßnahmen hinaus (diese Unterlagen bilden einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides) sind von der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH als Inhaberin der dauernd eingestellten Eisenbahnstrecken Gstadt – Ybbsitz, km 0,000 bis km 5,862, und Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See, km 5,673 bis km 53,780, – vorbehaltlich der Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes – DMSG – bis spätestens **31. Dezember 2012** folgende Beseitigungsmaßnahmen und Vorkehrungen zu treffen:

- 1) Am jeweiligen Ende der Bahnstrecke sind Gleisabschlüsse anzubringen, und zwar auf der ehemaligen Bahnstrecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See auf Höhe km 5,679 und auf der ehemaligen Bahnstrecke Gstadt – Ybbsitz auf Höhe km 0,196. Auf diesen Gleisabschlüssen sind die Signale „Weiterfahrt verboten“ anzubringen.
- 2) Bei den bestehenden Eisenbahnkreuzungen sind die Sicherheitseinrichtungen und die Gefahrenzeichen („Bahnübergang ohne Schranken“, „Bahnübergang mit Schranken“ und „Baken“) auf den zuführenden Straßenzügen zu entfernen. Weiters sind aufgebrachte Haltelinien, Sperrlinien und Warnmarkierungen zu entfernen.
- 3) Allfällige in den von der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH übermittelten Unterlagen nicht angeführten Bauwerke und baulichen Anlagen sind bis zumindest 0,5 m unter das Bodenniveau abzutragen, unterirdische Hohlräume (z.B. Keller) sind vollvolumig mit tragfähigem Material zu verfüllen. Durch einen etwaigen Abtrag entstandene Böschungen sind auf eine Neigung von 2:3 oder flacher abzuflachen.
- 4) Bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Feststellungsbescheides gemäß § 29 Abs. 4 EisbG ist der Eisenbahnbehörde jährlich im Juli, beginnend im Jahr 2012, ein Bericht über das Ergebnis der Kontrolle sämtlicher der Entwässerung dienenden Einrichtungen, ob sich diese in einem ordnungs- und funktionsfähigen Zustand befinden, vorzulegen, wobei hier auch über die dabei festgestellten Mängel und die vorgenommenen Mängelbeseitigungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten zu berichten ist.

Mit dem gegenständlichen Bescheid wird nicht über die hinsichtlich km 43,889 bis km 53,780 der dauernd eingestellten Eisenbahnstrecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See erforderlichen Beseitigungsmaßnahmen und Vorkehrungen abgesprochen.

Rechtsgrundlage:

§ 29 Abs. 1 und 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG

II.

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH hat Kommissionsgebühren in Höhe von **€ 593,40** (43 halbe Stunden à € 13,80) innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

GA Bautechnik vom 27.4.2011	15/2 Stunden	1 Amtsorgan	€ 207,--
GA Wasserbautechnik vom 3.5.2011	15/2 Stunden	1 Amtsorgan	€ 207,--
GA Abfallwirtschaft vom 26.8.2011	<u>13/2 Stunden</u>	1 Amtsorgan	<u>€ 179,40</u>
Gesamt	43/2 Stunden		€ 593,40

Rechtsgrundlagen:

§ 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG

§ 1 der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976

III.

Nach der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 werden der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH folgende Verwaltungsabgaben vorgeschrieben:

gemäß Tarifpost 7 (Vidierungen)

€ 3,20 x 6 = **€ 19,20**

Die Verwaltungsabgaben sind innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu überweisen.

Rechtsgrundlagen:

§ 78 AVG

IV.

Die seitens der Gemeinde Hollenstein an der Ybbs und des Vereines „Ybbstalbahn Entwicklungsgemeinschaft“, beide vertreten durch Herrn Dr. Matthias Göschke, Rechtsanwalt, im

Rahmen der am 22. März 2011 in Ybbsitz abgehaltenen Ortsverhandlung erhobenen Einwendungen werden mangels Parteistellung als unzulässig zurückgewiesen.

Auch wird die von der Gemeinde St. Georgen am Reith im Rahmen der am 22. März 2011 in Ybbsitz abgehaltenen Ortsverhandlung geltend gemachte Forderung nach ordentlichen Projektsunterlagen und einer neuerlichen Durchführung einer Verhandlung mangels Parteistellung als unzulässig zurückgewiesen.

Rechtsgrundlagen:

§ 29 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG

§ 8 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG

Begründung

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22. November 2010, RU6-E-2870/001-2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die Bewilligung für die dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes auf der ÖBB-Strecke Gstadt – Ybbsitz (km 0,000 bis km 5,862) mit 11. Dezember 2010, 24.00 Uhr, erteilt und gleichzeitig die Konzession der ÖBB-Infrastruktur AG insoweit für erloschen erklärt.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22. November 2010, RU6-E-2865/001-2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die Bewilligung für die dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes auf dem Streckenteil von km 5,673 bis km 53,780 der ÖBB-Strecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See mit 11. Dezember 2010, 24.00 Uhr, erteilt und gleichzeitig die Konzession der ÖBB-Infrastruktur AG insoweit für erloschen erklärt.

Mit Schreiben vom 16. März 2011 zeigte die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH (kurz: NÖVOG) als Inhaberin der Strecken bzw. Streckenteile

„- Gstadt (km 5,679) bis Göstling (km 43,889) und
- Gstadt (km 0,196) bis Ybbsitz (km 5,862)“

die hier beabsichtigten Beseitigungs- sowie Vorkehrungsmaßnahmen an.

Die ÖBB-Infrastruktur AG teilte dazu mit Schreiben vom 18. März 2011 Folgendes mit:

„Dieser bescheidmäßig betriebseingestellte Streckenteil wurde auf Basis der amtsbekannten Grundsatzvereinbarung zwischen der Republik Österreich, dem Land Niederösterreich, der ÖBB-Infrastruktur AG und weiteren Firmen des ÖBB Konzerns mit 12.12.2010 der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH, Riemerplatz 1, 3100 St. Pölten (NÖVOG) übergeben. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist somit im Abtragsverfahren infolge Inhabereigenschaft der NÖVOG nicht legitimiert, sondern Partei des Abtragsverfahrens ist lediglich die NÖVOG als Inhaber.

Normadressat nach § 29 Eisenbahngesetz 1957 ist der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn siehe auch Catharin Anm 3 zu § 29 EisbG in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz (2007), wo bezüglich des Inhabers vermerkt ist, *... Das kann im Falle, dass die Eisenbahn nach Einstellung veräußert wurde, der Erwerber der Eisenbahn einschließlich ihrer Anlagen und Einrichtungen, das können aber auch andere sein, denen einzelne Teile, etwa einzelne Objekte, überlassen werden.*, oder auch Liebmann/Netzer, EisbG, 2. Auflage (2008), § 29, RZ 1, zweiter Satz: *Normadressaten sind Inhaber solcher Anlagen isd zivilrechtlichen Vorschriften*.

Siehe auch VwGH 2000/04/0197 vom 21.11.2001: *„Inhaber“ ist, wer eine Sache in seiner Gewahrsame hat (§ 309 ABGB). Zum Unterschied vom Besitzer bedarf der Inhaber des so genannten Eigentümerwillens nicht.*

Auch die gleich gelagerte Angelegenheiten regelnde Gewerbeordnung verwendet den Begriff des Inhabers, ohne nähere Definition. Es wird davon ausgegangen, dass hier die entsprechende Bestimmung des ABGB gilt (§ 309 erster Satz ABGB lautet: *„Wer eine Sache in seiner Macht oder Gewahrsame hat, heißt ihr Inhaber.“*). Die Entscheidungen zur Gewerbeordnung können daher auch zur Auslegung des Inhaberbegriffs des Eisenbahngesetzes herangezogen werden.

Aus all den oben genannten Gründen nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG daher nicht an der obigen Verhandlung teil.“

Im Rahmen des Auflassungsverfahrens wurde am 22. März 2011 eine Ortsverhandlung in Ybbsitz abgehalten, die 14 halbe Stunden dauerte. Dabei wurde u.a. Folgendes festgehalten:

„D) Erklärungen

- des rechtsfreundlichen Vertreters der Gemeinde Hollenstein an der Ybbs und der Ybbstalbahn
Entwicklungsgemeinschaft:

[...]

Namens der von ihm vertretenen Personen erhebt Dr. Göschke folgende Einwendungen:

- 1) Die Frist zwischen Anberaumung der Verhandlung (Behördenschreiben vom Donnerstag, 17.3.2011) und dem Zeitpunkt der Verhandlung (Dienstag, 22.3.2011, 09.00 Uhr) ist keinesfalls ‚angemessen‘ und für eine ordnungsgemäße Vorbereitung auf die Verhandlung, insbesondere angesichts der Komplexität des Verhandlungsgegenstandes, vollkommen ungenügend. So war es den von Dr. Göschke vertretenen Parteien in der kurzen Frist, insbesondere wegen des dazwischen liegenden Wochenendes, unmöglich, Akteneinsicht zu nehmen. Selbst mit einer Akteneinsicht wäre es nicht möglich gewesen, die äußerst komplexen Fragestellungen mit einem Sachverständigen ausreichend zu erörtern. In der Kürze der Ausschreibungsfrist ist daher ein schwerwiegender Verfahrensmangel zu sehen, der eine erschöpfende Erörterung der Angelegenheit sowie eine das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Parteienghör sicherstellende Verhandlung verunmöglicht und die Verfahrensrechte der Parteien daher verletzt.
- 2) Die Aktivlegitimation der NÖVOG ist nicht gegeben: Die NÖVOG erwarb die verfahrensgegenständlichen Liegenschaften von der ÖBB-Infrastruktur AG. Dieser Kaufvertrag wurde nie nach § 25 EibG genehmigt, so dass die Rechtsfolge der absoluten Nichtigkeit und damit die Unwirksamkeit dieses Rechtsgeschäftes eintreten. Die NÖVOG hat zu keinem Zeitpunkt Eigentum an den Liegenschaftsanteilen erworben.
- 3) Das Einstellungsverfahren gemäß § 28 EibG ist nicht rechtskräftig abgeschlossen, weshalb die Voraussetzung für die Durchführung des Auflassungsverfahrens gemäß § 29 EibG nicht vorliegt: Die im Verfahren gemäß § 28 EibG Bescheid erlassende Behörde war gemäß Art. 10 ff B-VG sowie den einschlägigen Bestimmungen des EibG für die Erlassung dieses Bescheides nicht zuständig. Weiters wurde dieser Bescheid nicht sämtlichen am Verfahren beteiligten Parteien zugestellt, so dass schon allein deshalb die formelle Rechtskraft (und damit die materielle Rechtskraft) nicht eingetreten ist und insbesondere wurde der Bescheid nie den von Dr. Göschke vertretenen Parteien zugestellt. Weiters ist der Einstellungsbescheid inhaltlich unrichtig. Mangels Kenntnis des Bescheides seien - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - folgende Punkte hervorgehoben:

Tatsächlich ist der Betrieb der Strecke alles andere als ‚wirtschaftlich unzumutbar‘. Sowohl die Interessentensuche als auch ein Betriebsangebot der Bayrischen Oberlandbahn hat ergeben, dass die Strecke wirtschaftlich geführt werden kann. Gemäß § 28 EibG, dies insbesondere im Lichte der EBRV zur EibG-Novelle 1998, besteht im Falle, dass ein Infrastrukturunternehmen eine Eisenbahnstrecke nicht mehr betreiben möchte, aber ein Dritter ein Interesse am Betrieb

der Strecke hat, die Verpflichtung, die Strecke samt eisenbahnrechtlicher Betriebspflicht an diesen Dritten zu übertragen. Die in § 1a EisbG vorgenommene Differenzierung zwischen vernetzten und nicht vernetzten Bahnen, welche im Ergebnis auf die Spurweite der betreffenden Bahnlinie abstellt, ist EU-rechtswidrig, weil die Eisenbahnliberalisierungsrichtlinie eine derartige Differenzierung nicht vorsieht und diese Differenzierung zur Folge hat, dass bestimmte Eisenbahnlinien, darunter die Ybbstalbahn, gemeinschaftsrechtswidrig von der Anwendung der Eisenbahnliberalisierungsrichtlinie einfachgesetzlich ausgenommen werden würden. Der augenscheinlich einzige Grund für die ‚im Eiltempo durchgepeitschte‘ versuchte Demontage der Ybbstalbahn ist offenbar weder ein rechtlich zwingender noch ein wirtschaftlich gebotener, zumal die Kosten der Errichtung des Radweges ein Vielfaches der Kosten der Einrichtung eines kombinierten Tourismusbahn-/Radverkehrs betragen. Politische Grundsatzentscheidungen vermögen zwingende Vorschriften nicht zu substituieren.

- 4) Die Nachnutzung der Eisenbahntrasse für andere als Eisenbahnzwecke ist nach wie vor vollkommen ungeklärt: Weder besteht die nötige Rechtssicherheit, dass die vermeintlich im Eigentum der NÖVOG stehenden Liegenschaften, auf welchen der Radweg errichtet werden soll, tatsächlich im Eigentum der NÖVOG stehen (§ 25 EisbG), noch ist klar, in welchem Umfang diese Liegenschaften an die Rechtsnachfolger der seinerzeit zu Gunsten der Errichtung einer Eisenbahnlinie enteigneten Liegenschaftseigentümer zu erstatten sein werden. Schließlich ist die aktuelle Widmungslage ‚Eisenbahnanlage‘, eine Umwidmung in ‚Gemeindestraße‘ bzw. ‚Radweg‘ wurde bislang offenbar nicht einmal angestrebt. Auch von daher liegen die Voraussetzungen für die Bewilligung der zum Zwecke der Errichtung eines Radweges geplanten Abbaumaßnahmen nicht vor.
- 5) Die auf der Hand liegenden baubewilligungsrechtlichen Erfordernisse (Wegfall der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und Entstehen einer Bewilligungspflicht nach der NÖ Bauordnung) sowie straßenrechtlichen Bewilligungserfordernisse sind vollkommen ungeklärt, auch diesbezüglich enthält das Einreichprojekt keinerlei Ausführungen.
- 6) Das Einreichprojekt enthält keine überprüfbaren Ausführungen, Beschreibungen und Pläne betreffend die derzeitige Schutzfunktion der Eisenbahnanlage im Falle von Hochwässern, die möglichen Folgen eines Abbaus dieser Eisenbahnanlagen und beabsichtigte Maßnahmen zur Hintanhaltung dieser Folgen. Weiters enthält das Projekt keine Ausführungen, wie der Hochwasserschutz während der Bauphase (nach Abtragung und vor Neuerrichtung von als Hochwasserschutz fungierenden Bauteilen) sichergestellt werden soll. Details zu solchen Maßnahmen sollten sinnvollerweise mit den örtlich kompetenten Entscheidungsträgern, das sind insbesondere Bürgermeister, Wegereferenten und Leiter der Einsatzkräfte, im Detail

besprochen und ausgearbeitet werden. Es ist nicht Aufgabe der verhandlungsführenden Behörde, unvollständige und im Hinblick auf die auf der Hand liegenden Fragen letztlich dilettantische Projektunterlagen stunden- und tagelang nachzubessern, ebenso wenig, wie es Pflicht der Behörde ist, in ‚vorausgehendem Gehorsam‘ gleichsam überfallsartig kurze Fristen für die Vorbereitung und Anberaumung einer derart komplexen Verhandlung vorzusehen. Vielmehr bestünde das richtige Vorgehen darin, die Projektunterlagen zur Verbesserung, Ergänzung und insbesondere zur Beibringung der erforderlichen Nachweise an den Antragsteller, der auch bei der heutigen Verhandlung ganz offenbar nicht vorbereitet war, zurückzustellen sowie mit einer angemessenen Vorfrist einen erneuten Verhandlungstermin anzuberaumen. Dr. Göschke stellt daher den Antrag, der Verhandlungsleiter wolle die Verhandlung abbrechen, dem Projektwerber auftragen, er solle die erforderlichen ergänzenden Unterlagen und Nachweise beibringen sowie einen erneuten Verhandlungstermin mit einer Frist von zumindest 4 Wochen zwischen dem Einlangen der ergänzenden Unterlagen und Nachweise bei der Behörde und den erneuten Verhandlungstermin anberaumen.

7) In eventu zu den vorstehenden Einwendungen, die auf eine Abweisung des Projektantrages im Grunde nach hinzielen, erhebt Dr. Göschke namens der von ihm vertretenen Parteien folgende weiteren Einwendungen:

Das folgende Projekt hat hohe Risiken für die Anrainer und betroffenen Gemeinden, was Fragen des Hochwasserschutzes, des Grundwasserschutzes, der Abfallwirtschaft (Kontaminationsrisiko sowie Risiko der Verbreitung von Kontaminationen im Zuge des beabsichtigten Abbaus) sowie der gleichen Erreichbarkeit von Ortsteilen im Falle des Hochwassers betrifft. Sollte die Behörde den Projektsantrag daher nicht ohnehin abweisen, wären in den Bescheid entsprechende Auflagen aufzunehmen. Ebenso wären in den Bescheid Auflagen des Inhalts aufzunehmen, dass vor Beginn von Abbauarbeiten ein detaillierter Kontaminationsnachweis einschließlich umfassender Pläne (beinhaltend auch Ablaufpläne) betreffend die Entsorgung kontaminierter Materialien vorzulegen und behördlich ergänzend zu bewilligen ist.

Dr. Göschke stellt namens der von ihm vertretenen Parteien daher folgende Anträge:

1. den Antrag des Projektwerbers mangels Vorliegens der gesetzlichen Voraussetzungen, wie insbesondere vorher in den Einwendungen ausgeführt, abzuweisen;

in eventu

2. den Antrag des Projektwerbers mangels Vorliegens der Aktivlegitimation, wie insbesondere vorher in den Einwendungen ausgeführt, zurückzuweisen;

in eventu

3. dem Projektwerber eine Frist von 8 Wochen einzuräumen, innerhalb welcher er die Projektunterlagen so nachbessern kann, dass sie in technisch-fachlicher Hinsicht bewilligungsfähig sind, die am Verfahren beteiligten Parteien nach Einlangen der ergänzten Projektunterlagen bei der Behörde vom Einlangen derselben zu verständigen sowie einen Termin für eine erneute Verhandlung anzuberaumen, welcher nicht früher als 4 Wochen nach dem Zeitpunkt der Verständigung liegen darf, sodass die Parteien die Möglichkeit haben, sich unter Beiziehung von Sachverständigen ordnungsgemäß auf die Verhandlung vorzubereiten sowie nach Durchführung der ergänzenden Verhandlung unter zusätzlicher Hinzuziehung von Sachverständigen aus dem Bereich Wildbachverbauung und Hochwasserschutz, Abfallwirtschaft, Grundwasserschutz sowie Geophysik/Erdrutschungen den Projektantrag ab- bzw. zurückzuweisen;

in eventu

4. dem Projektwerber jene Auflagen aufzutragen, welche erforderlich sind, um die gesetzlich geschützten Rechte der Parteien sowie sonstiger Dritter, insbesondere zum Schutz vor Hochwasser und sonstigen Eigentumsbeschädigungen oder -beeinträchtigungen, zu wahren.

- des Vertreters des Magistrates der Stadt Waidhofen an der Ybbs:

Vorbehaltlich allfälliger Beschlussfassungen durch die Kollegialorgane der Stadt Waidhofen an der Ybbs wird erklärt, dass der Stadt Waidhofen an der Ybbs durch die verfahrensgegenständliche Entfernung von Eisenbahnanlagen keine Kosten entstehen dürfen. Dies gilt auch für den allfälligen Verbleib von Anlagenteilen sowie Kunstbauten, wie z. B. Eisenbahnbrücken. Weiters ist vor einem allfälligen Abbau der Eisenbahnkreuzung mit der LB 31 eine Verhandlung gemäß § 90 StVO 1960 durchzuführen, zu der auch Vertreter der Gemeinden aus dem Oberen Ybbstal zu laden sind.

- des Bürgermeisters der Gemeinde St. Georgen am Reith:

Aufgrund dessen, dass keine Projektunterlagen zur Einsichtnahme aufgelegt worden sind bzw. heute vorgelegt wurden, ist keine Sicherheit im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden auf öffentlichem oder privatem Gut gegeben.

Die Thematik des Hochwasserschutzes, des Wasserabflusses, der Rekultivierung von Bahndamm und der weitere Bestand der Objekte (Brückenbauwerke und Durchlässe) konnte bei der heutigen Verhandlung nicht geklärt werden.

Die Gemeinde St. Georgen am Reith fordert ‚ordentliche‘ Projektunterlagen und die neuerliche Durchführung einer Verhandlung.

Die Gemeinde St. Georgen am Reith stimmt aus heutiger Sicht dem Auflassungsverfahren nach § 29 EibG nicht zu.

E) Gemeinsame Stellungnahme der Amtssachverständigen für Bau- und Wasserbautechnik

Im Zuge der Verhandlung wurde von den Vertretern der NÖVOG dargestellt, dass auf der gesamten Strecke der Oberbau (Schienen, Schwellen) entfernt wird. Der Gleisschotter wird planiert und gewalzt. Die Bahndammkronen sollen in der Höhenlage nicht verändert werden.

Die Bahngräben, die Entwässerungsdurchlässe und die Durchlassbauwerke für dauernd wasserführende Gerinne bleiben unverändert vorhanden.

Die Brücken sollen grundsätzlich im Bestand belassen werden, wobei Sicherungsmaßnahmen gegen Absturz vorgesehen werden.

Für eine (abschließende) Beurteilung sind aus fachlicher Sicht folgende Unterlagen erforderlich:

Technischer Bericht:

- Auflistung sämtlicher Kunstbauten mit Angabe der Kilometrierung und Beschreibung der geplanten Maßnahmen für jedes Bauwerk im Einzelnen
- Darstellung eventuell sich einstellender Veränderungen für den Hochwasserabfluss (HW 30, HW 100, entnommen aus der ABU Ybbs bzw. aus den Gefahrenzonenplänen der WLVI)

- Darstellung der eventuell sich einstellenden Änderungen in der Entwässerungssituation

Planbeilagen:

- Lageplan im geeigneten Maßstab mit Darstellung des Bestandes (vor allem der Kunstbauten, Bahngräben etc) und der geplanten baulichen Änderungen
- Regelquerschnitt mit Einzeichnung des Bestandes und der baulichen Änderungen

Bezüglich der Beurteilung der zu entsorgenden bzw. im Untergrund verbleibenden Materialien wird vorgeschlagen, einen Amtssachverständigen für Deponietechnik beizuziehen.

F) Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

Für die Beurteilung am heutigen Tag wurden nachstehende Unterlagen vorgelegt:

- Übersichtskarte im Maßstab 1:20 000 (Projektstudie Ybbstalradweg)
- Geplante Abtragsmaßnahmen – Projekt Radweg Abschnitt Waidhofen/Ybbs – Lunz am See, von km 5,679 bis km 43,889
- Geplante Abtragsmaßnahmen – Abschnitt Gstadt – Ybbsitz, von km 0,196 bis km 5,862

Bei der Beurteilung wird aus eisenbahnfachlicher Sicht davon ausgegangen, dass die aufzulassende Bahnstrecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See in Teilabschnitten als Radroute nachgenutzt wird.

Für die Bahnstrecke Gstadt – Ybbsitz liegt zwischen km 0,196 und km 5,862 keine Nachnutzung vor. Die Gleisanlagen und Schwellen sollen hier zur Gänze abgetragen werden.

Aus eisenbahntechnischer Sicht werden bei der Auflassung der gegenständlichen Streckenabschnitte nachstehende Maßnahmen für erforderlich erachtet:

Bahnstrecke Gstadt – Ybbsitz:

- 1) Abtrag der Schienen und Schwellen zwischen km 0,196 und km 5,862
- 2) Die bestehenden Bahnsteige sind zu entfernen.

- 3) Bei den querenden Straßen sind das Straßenprofil und die Nivellette durchzuziehen. Im Bereich der bestehenden Eisenbahnkreuzungen sind die Straßen für den anfallenden Fahrzeugverkehr zu dimensionieren und straßenbaumäßig zu befestigen.
- 4) Bei den bestehenden Eisenbahnkreuzungen sind die Sicherungseinrichtungen zur Gänze abzutragen (es handelt sich dabei um Signale, Schaltstationen, Andreaskreuze, Schranken- sowie Lichtzeichenanlagen).
- 5) Auf den zuführenden Straßenzügen sind die Gefahrenzeichen ‚Bahnübergang ohne Schranken‘ bzw. ‚Bahnübergang mit Schranken‘ und die Verkehrszeichen ‚Baken‘ zu entfernen. Weiters sind aufgebrachte Haltelinien, Sperrlinien und Warnmarkierungen zu entfernen.
- 6) Bei Beibehaltung der bestehenden Eisenbahnbrücken sind beim Abtrag der Schienen die verbleibenden Lücken mittels Riffelblech vollflächig abzudecken.

Bahnstrecke Gstadt – Lunz am See:

- 1) Abtrag der Schienen und Schwellen zwischen km 5,679 und km 43,889
- 2) Die bestehenden Bahnsteige sind zu entfernen.
- 3) Bei den querenden Straßen sind das Straßenprofil und die Nivellette durchzuziehen. Im Bereich der bestehenden Eisenbahnkreuzungen sind die Straßen für den anfallenden Fahrzeugverkehr zu dimensionieren und straßenbaumäßig zu befestigen.
- 4) Bei den bestehenden Eisenbahnkreuzungen sind die Sicherungseinrichtungen zur Gänze abzutragen (es handelt sich dabei um Signale, Schaltstationen, Andreaskreuze, Schranken- sowie Lichtzeichenanlagen).
- 5) Auf den zuführenden Straßenzügen sind die Gefahrenzeichen ‚Bahnübergang ohne Schranken‘ bzw. ‚Bahnübergang mit Schranken‘ und die Verkehrszeichen ‚Baken‘ zu entfernen. Weiters sind aufgebrachte Haltelinien, Sperrlinien und Warnmarkierungen zu entfernen.
- 6) Bei Beibehaltung der bestehenden Eisenbahnbrücken sind beim Abtrag der Schienen die verbleibenden Lücken mittels Riffelblech vollflächig abzudecken.

Am jeweiligen Ende der Bahnstrecke sind Gleisabschlüsse anzubringen, und zwar auf der Bahnstrecke Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See auf Höhe km 5,679 und auf der Bahnstrecke Gstadt – Ybbsitz auf Höhe km 0,196. Auf diesen Gleisabschlüssen sind die Signale ‚Weiterfahrt verboten‘ anzubringen.“

Mit Schreiben vom 1. April 2011 wurden seitens der NÖVOG technische Berichte und Planunterlagen übermittelt.

Das Bundesdenkmalamt teilte mit Schreiben vom 15. April 2011, GZ 34.974/1/2011, – unter Hinweis auf die Bescheide vom 11. März 1999, GZ 34.974/2/98, und vom 14. März 2003, GZ 34.974/2/2003, – Folgendes mit:

„Gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz bedarf jede Veränderung eines Denkmals der Bewilligung des Bundesdenkmalamtes. Dementsprechend sind für Veränderungen an denkmalgeschützten Objekte der Ybbstalbahn (Brücken und Hochbauten lt. beiliegenden Denkmalbescheiden) mit dem Antrag auf Bewilligung unterfertigte Pläne samt Baubeschreibung in ausreichendem Umfang in zweifacher Ausfertigung beizubringen.

Sinnvollerweise sind beabsichtigte Veränderungen bereits im Planungsstadium mit dem Bundesdenkmalamt abzuklären, sodass die Einreichunterlagen bereits über einen abgestimmten Inhalt verfügen. Die Genehmigungspflicht umfasst ebenso beabsichtigte Demontage- und Sicherungsarbeiten.“

Das abschließende Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 27. April 2011, BD2-VT-5043/001-2011, lautet wie folgt:

„Befund:

Strecke Gstadt – Ybbsitz, km 0,196 bis km 5,862

Folgende Unterlagen wurden mit Schreiben der Abteilung RU6 vom 5. April 2011 übermittelt und standen für den heutigen Lokalausweis zur Verfügung. Es wird angemerkt, dass dieser Streckenabschnitt größtenteils am 22.3.2011 besichtigt wurde.

- Ergänzung zum techn. Bericht: Maßnahmen:
 - bei Brücken
 - bei Durchlässen
 - bei Mauern
 - bei Rohrdurchlässen
 - bei Gebäuden und deren Zubehör
 - bei Entwässerungsanlagen und Bahngräben

- Pläne: Übersichtsplan
 - Auflistung der Mauern inkl. Stammbblätter
 - Streckenplan M 1:2000, 17.11.2010, bestehend aus 3 Plänen

Strecke Waidhofen /Ybbs bis Lunz am See, km 5,679 bis km 43,889

Folgende Unterlagen wurden mit Schreiben der Abt. RU6 vom 5. April 2011 übermittelt und standen für den heutigen Lokalausweis zur Verfügung. Dieser Abschnitt wurde am 18. April 2011 zur Gänze besichtigt.

- Ergänzung zum technischen Bericht: Maßnahmen:
 - bei Brücken
 - bei Durchlässen
 - bei Mauern
 - bei Rohrdurchlässen
 - bei Gebäuden und deren Zubehör
 - bei Entwässerungsanlagen und Bahngräben

- Pläne:
 - Auflistung der Mauern inkl. Stammbblätter
 - Streckenplan M 1:2000, 17.11.2010, bestehend aus 19 Plänen

Zusätzlich wurde ein technischer Bericht zum Projekt Radweg mit einer Auflistung der Brücktragwerke und Hochbauten vom 18.3.2011 dem ASV für Bautechnik übergeben und wird dieser zum Akt genommen.

Für beide Bahnstrecken sind folgende Maßnahmen im Zuge des Auflassungsverfahrens geplant:

teilweiser Abbau des Oberbaues:

- Abbau der Schienen und Schwellen
- Planieren und Walzen des Gleisschotters. Die Oberkante des derzeitigen Gleisschotters soll auch der zukünftigen Oberkante nach Planieren und Walzen entsprechen

Unterbau bleibt zur Gänze erhalten

Brücken:

Sämtliche Brückentragwerke bleiben erhalten und werden mittels engmaschigem Zaun auf Widerlagern und anschließenden Flügelmauern gegen Betreten gesichert. Ein Zutrittsverbot wird angebracht. Einbau einer Bedielung in Form von Riffelblech oder Holzschwellen. Fortführung der regelmäßigen Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für konstruktive Ingenieurbauwerke.

Durchlässe:

Sämtliche Durchlässe bleiben erhalten und werden mittels engmaschigem Zaun auf Widerlagern und anschließenden Flügelmauern gegen betreten gesichert. Ein Zutrittsverbot wird angebracht. Fortführung der regelmäßigen Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für konstruktive Ingenieurbauwerke.

Mauern:

In Abänderung zum technischen Bericht werden bei Höhen über 1,0 m Absturzsicherungen auf Länge der bestehenden Absturzgefahr errichtet. Fortführung der regelmäßigen Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für weitere Anlagen des Fahrweges.

Rohrdurchlässe:

Sämtliche Rohrdurchlässe bleiben erhalten und werden dauerhaft funktionsfähig erhalten. Fortführung der regelmäßigen Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für weitere Anlagen des Fahrweges.

Gebäude und deren Zubehör:

Beibehaltungen der Wartungen, Inspektionen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für weitere Anlagen des Fahrweges, Überprüfung der technischen Gebäudeausrüstung nach entsprechenden Bestimmungen.

Entwässerungsanlagen, Bahngräben:

Die Entwässerungsanlagen und Bahngräben bleiben erhalten und werden dauerhaft funktionsfähig erhalten. Fortführung der regelmäßigen Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach eisenbahntechnischen Vorschriften für weitere Anlagen des Fahrweges.

Die Durchführung der Maßnahmen im Zuge der Auflassung (§ 29 EisbG idgF) werden von einer gem. § 40 EisbG idgF befugten Person überwacht. Die Erfüllungsmeldung an die Behörde erfolgt durch eine gem. § 40 EisbG idgF befugte Person.

Gutachten:

Für die in den Projektunterlagen angeführten Bauwerke und baulichen Anlagen ist bei Durchführung bzw. bei Einhaltung der ebenfalls angeführten Maßnahmen eine ausreichende Sicherheit vorhanden, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu vermeiden.

Bei nicht angeführten Bauwerken und baulichen Anlagen ist folgende Auflage einzuhalten.

1. Die Bauwerke und baulichen Anlagen (Gebäude, Laderampen, Brücken, Widerlager, Stützmauern, Schächte usw.) sind bis zumindest 0,5 m unter das Bodenniveau abzutragen, unterirdische Hohlräume (z.B. Keller) sind vollvolumig mit hygienisch einwandfreiem Material kraftschlüssig zu verfüllen. Durch den Abtrag entstandene Böschungen sind mind. auf eine Neigung von 2:3 (bzw. im Bedarfsfalle flacher) abzuflachen.
Sämtliche Bauwerke, bei denen sich nachträglich eventuell herausstellt, dass sie nicht in eine andere Rechtsmaterie übernommen werden, sind ebenfalls abzutragen und ist Auflagenpunkt 1 einzuhalten.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass sich diese Beurteilung auf die jeweils im Befund ausgewiesene Kilometrierung bezieht. Die Beurteilung der abschnittsweise neben der Bahn vorhandenen Felswände ist nicht Gegenstand dieses Gutachtens.“

Der Amtssachverständige für Wasserbautechnik erstattete am 3. Mai 2011, GBA P-H-13648/002-2011, nachstehendes Gutachten (Anmerkung: da der Befund wortgleich mit jenem des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 27. April 2011 ist, wird von dessen neuerlichen Wiedergabe abgesehen):

„GUTACHTEN

Die im Zuge des Verfahrens nach § 29 EisbG idGF, RU6-E-2870/002-2010, am 22.03.2011 und am 19.4.2011 durchgeführten Lokalaugenscheine und die oben aufgelisteten Unterlagen haben Folgendes ergeben:

Die Beurteilung bezieht sich ausschließlich auf die oben beschriebenen Streckenabschnitte der beiden Bahnstrecken.

Bei den eingereichten Maßnahmen werden Anlagenteile der Bahntrasse beider Eisenbahnstrecken teilweise abgebaut und teilweise belassen.

Abbau von

- Schienen und Schwellen

Belassen von

- Bahndämmen
- Gleisschotter auf der Trasse
- Durchlässen durch die Bahndämme
- Entwässerungsanlagen und Bahngräben entlang der Trasse
- Mauern entlang der Trasse
- Brücken entlang der Trasse

Ein Abbau sämtlicher Anlagenteile der Bahntrassen ist nicht vorgesehen.

Durch die in den Projektunterlagen beschriebenen Maßnahmen kommt es zu keiner Veränderung hinsichtlich

- des Hochwasserabflusses
- der Quantität des Oberflächenabflusses
- der Qualität des Oberflächenabflusses

in Bezug auf den Betriebszustand der Bahnanlagen.

Aufgrund der Tatsache, dass der größte Teil der Anlagenteile der beiden Bahnstrecken weiterhin bestehen bleibt, sind Dauervorschriften aus Sicht der Wasserbautechnik erforderlich, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut vermeiden zu können.

Folgende **Auflagen** sind zu berücksichtigen:

1. Die Bauführungen in Gerinnen haben im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer, der zuständigen Wasserbauverwaltung, dem Fischereiberechtigten sowie dem Erhaltungsverpflichteten zu erfolgen.
2. Die Lagerung oder Manipulation mit Wasser gefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Schmiermittel etc.) ist im Abflussquerschnitt verboten. Das Waschen von Geräten im Abflussquerschnitt ist untersagt.
3. Bei Gefahr von Hochwasser sind unverzüglich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten, um den vorhandenen Hochwasserschutz zu gewährleisten und ein ungehindertes Abfließen der Hochwasserwelle zu ermöglichen.

4. Bei Abbrucharbeiten ist durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass Bauschutt bzw. Bauteile nicht in Gerinne hineinfallen.
5. Die Gerinnesohle in Brückenbereichen ist im natürlich vorhandenen Zustand zu belassen. Eine allenfalls notwendige zusätzliche Absicherung der Widerlager ist unter Beachtung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer auszuführen.
6. Die projektierte Konstruktionsunterkanten der Brückentragwerke darf durch Einbauten nicht unterschritten werden.
7. Der wirksame Durchflussraum von Durchlässen ist frei von Einbauten zu halten.
8. Sämtliche Durchlässe, Bahngräben und Brücken sind funktionsfähig für den Wasserablauf zu erhalten. Dazu sind
 - abgetretene Stoffe
 - Verklausungen
 - Ablagerungenaus den Bahngräben bzw. aus den Lichträumen der Brücken und Durchlässe rechtzeitig zu entfernen.
9. Sämtliche wasserbaulichen Anlagenteile (Gewässerdurchlässe, Entwässerungsdurchlässe, Brückenwiderlager, Brückenfundamente, Brückenflügelmauern, Entwässerungsgräben, etc.) sind regelmäßig, jedenfalls aber nach Hochwasser- bzw. Starkregenereignissen, vom Wartungsorgan zu kontrollieren. Schäden sind zu dokumentieren und unverzüglich zu beheben.
10. Sämtliche Baumaßnahmen sind unter den größtmöglichen Schutz bestehender Strukturen im Flussbett/Bachbett und an den Ufern durchzuführen. Der vorhandene Uferbewuchs ist im Rahmen der Baudurchführung weitgehendst zu erhalten bzw. wieder neu auszupflanzen.
11. Die Funktion rechtmäßig bestehender Kanäle und sonstiger Einbauten ist zu erhalten bzw. nach Eingriffen wieder herzustellen. Erforderlichenfalls sind während der Bauzeit bzw. während Erhaltungsarbeiten entsprechende Ersatzmaßnahmen durchzuführen.
12. Vorhandene Grenzzeichen im Arbeitsbereich sind vor Beginn der Arbeiten zu sichern. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind zerstörte oder vorübergehend entfernte Grenzzeichen im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern neu zu setzen.
13. Für die verbleibenden wasserbaulichen Anlagen sind ein Wartungsorgan und ein Stellvertreter zu bestellen. Diese sind nachweislich einzuschulen und mit der Fertigstellungsmeldung der Behörde bekannt zu geben.“

Der Amtssachverständige für Abfallwirtschaft übermittelte nachstehendes Gutachten vom 26. August 2011, GBA KR-H-6507/001-2011:

„BEWEISTHEMA:

Sind die von der NÖVOG nunmehr angezeigten Beseitigungsmaßnahmen und Vorkehrungen in Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen der Eisenbahn verursacht werden könnten, ausreichend ODER bedarf es darüber hinaus – unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit – in **abfallwirtschaftlicher** Hinsicht weiterer amtswegiger Verfügungen.

EINLASSUNGSVERANTWORTUNG:

Ich bin Dipl.-Ing. für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, war Amtssachverständiger für Deponietechnik und Gewässerschutz von Anfang 1991 bis Ende 1994 und bin seit 1995 Amtssachverständiger für Wasserbautechnik und Techniker der NÖ-Rufbereitschaft für die Festlegung von Sofortmaßnahmen nach Unfällen mit Gefahr der Verunreinigung von Oberflächengewässern, Grundwässern und Böden.

In meiner 20-jährigen Amtssachverständigentätigkeit umfasste mein Aufgabenbereich anfangs fast ausschließlich Ablagerungen, Deponien und Grundwasserschutz und zuletzt hauptsächlich Abwasserreinigung, Wasserversorgung und Hochwasserschutz aber doch immer wieder auch Boden- und Gewässerkontaminationen und Abfallablagerungen.

Das Beweisthema erfordert wegen des Satzes in Hinblick bzw. insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit eine eindeutige Einschränkung auf den Zuständigkeitsbereich eines Sachverständigen für Wasserbau- und Deponietechnik sowie Gewässerschutz.

Da unter **öffentlicher Sicherheit** unter anderem auch bau- und verkehrstechnische Belange, insbesondere Absturzsicherungen, Unfallverhütung, etc. verstanden werden können, und für derartige Materien keine Einlassungsverantwortung übernommen wird, ist im folgenden Gutachten der Terminus: **„Belange der öffentlichen Sicherheit“** ausschließlich im Sinne des § 1 (3) lit. 8 AWG 2002 zu verstehen.

BEFUND:

Laut der VHS vom 22.03.2011, Zl. RU6-E-2870/002-2010, zeigte die NÖVOG mit Schreiben vom 16.03.2011 (unter Vorlage von ergänzenden Projektunterlagen am 01.04.2011) für die Strecken bzw. Streckenteile

- Gstadt (km 5,679) bis Göstling (km 43,889) und
- Gstadt (km 0,196) bis Ybbsitz (km 5,862)

die hier beabsichtigten Beseitigungsmaßnahmen an, nämlich:

- Abtrag des Oberbaues (Schienen und Schwellen) auf diesen Strecken bzw. Streckenteilen und
- Planieren und Walzen des Gleisschotter.

Ergänzend wurde dazu bekannt gegeben, dass

- die Krone des Eisenbahnoberbaues in ihrer Höhenlage nicht verändert werden soll,
- die Bahngräben, die Entwässerungsdurchlässe und die Durchlassbauwerke für dauernd Wasser führende Gerinne unverändert bestehen bleiben und
- die Brücken grundsätzlich im Bestand belassen werden, wobei Absturz-Sicherungsmaßnahmen vorgesehen werden.

Am 17.08.2011 wurden die im Betreff genannten Strecken von 10.00 Uhr bis 17.15 Uhr besichtigt. Eine Begehung dieser Strecken war nur eingeschränkt möglich. Es wurden aber alle Bahnhofanlagen dieser Strecken begangen.

Strecke Gstadt-Ybbsitz:

Von Waidhofen/Ybbs bis zum Bahnhof Gstadt findet noch ein Eisenbahnbetrieb statt. Die Gleiskörper des Bahnhofes Gstadt liegen in einem guten baulichen Zustand ohne augenscheinliche Verunreinigung des Gleisschotters vor; bei den 3 Weichenstellvorrichtungen wurden nur geringfügige Schmierfettverunreinigungen festgestellt.

Der Gleiskörper wurde bei km 0,5 und bei der Haltestelle Ederlehen auf jeweils ca. 200 m begangen, ansonsten war der Streckenzustand vom Auto aus gut erkennbar. Der Gleiskörper liegt durchwegs in einem guten bautechnischen Zustand vor, lediglich im Bahnhofsbereich von Ybbsitz sind die Schwellen der Abstellgleise in einem schlechten Zustand. Der Gleisschotter ist augenscheinlich nicht verunreinigt. Entlang der gesamten Strecke liegt bereits eine durchgehende Verunkrautung des Gleiskörpers vor, die kurz vor Ybbsitz durch das indische Springkraut sehr massiv ist. Vereinzelt wurde das Aufkommen von Fichte und Ahorn im Gleiskörper festgestellt.

Bei den 6 Weichen des Bahnhofes Ybbsitz wurden keine Schmierfettverunreinigungen im Bereich der Weichenstellvorrichtungen festgestellt – offenbar wurde dieser Bahnhof in den letzten Jahren nur für den Personenverkehr benutzt.

Strecke Gstadt-Göstling/Ybbs:

Bei km 6,15 wurde der Gleiskörper in einem guten bautechnischen Zustand ohne sinnlich erkennbare Verunreinigung vorgefunden. Die Holzschwellen wurden fast zur Gänze im Jahr 1995 erneuert. Es war nur eine geringe Verunkrautung des Gleiskörpers feststellbar. Die Eisenbahnanlage verläuft in weiterer Folge hauptsächlich rechtsufrig der Ybbs und ist dieser Streckenbereich kaum mit Güterwegen aufgeschlossen.

Die nächste Überprüfung fand daher erst bei km 11,0 im Ried Hornleiten statt, wo die Eisenbahnanlage die Ybbs quert. Flussabwärts wurde die Strecke auf 1 km begangen und dabei festgestellt, dass hier die Schwellen ca. 1990 erneuert wurden. Der Gleiskörper befindet sich in

einem guten bautechnischen Zustand und es waren keine augenscheinlich erkennbaren Verunreinigungen des Gleisschotters feststellbar. Die Verunkrautung des Gleisschotters ist durchgehend und mäßig, bei km 10,5 ist jedoch eine massive Springkrautvegetation aufgekommen.

Beim Bahnhof Opponitz wurde eine mäßige Verunkrautung, aber keine augenscheinliche Verunreinigung des Gleisschotters festgestellt. Bei 4 von den 5 Weichenanlagen liegen aber massive, schwarz-verfestigte Schmierfettablagerungen bei den Weichenstellvorrichtungen vor.

Beim Bahnhof Groß-Hollenstein liegen bei 3 von 8 Weichenanlagen deutliche schwarzverfestigte Schmierfettablagerungen vor. Die Gleiskörper sind mäßig verunkrautet und frei von optisch erkennbaren Verunreinigungen.

Beim Bahnhof St. Georgen war bei einer von 3 Weichenanlagen eine deutliche Ablagerung von schwarz-verfestigtem Schmierfett feststellbar. Bei den Gleiskörpern des Bahnhofs war eine geringe Verunkrautung, aber keine Verunreinigung feststellbar. Es hat dort aber schon ein Aufwuchs von Ahornbäumchen begonnen.

Beim Bahnhof Göstling/Ybbs sind 5 von 8 Weichenanlagen mit schwarz-verfestigtem Schmierfett verunreinigt. An den Gleiskörpern war keine Verunreinigung, ein nur geringer Unkraut- aber ein deutlicher Baumaufwuchs (Weide, Esche, Ahorn) feststellbar.

Bei der Überprüfung der Bahnhöfe wurden jeweils die angrenzenden Freilandgleisstrecken auf ca. 100 m begangen, dabei konnte augenscheinlich keine Verunreinigung des Gleisschotters festgestellt werden.

Von einem Triebwagenführer der ÖBB wurde mitgeteilt, dass auf diesen Strecken bzw. Streckenteilen der Güterverkehr Anfang 2009 und der Personenverkehr im Juni 2009 eingestellt worden sind.

GUTACHTEN:

Beim laufenden Verfahren handelt es sich um die Teilauflassung einer Eisenbahnanlage. Seitens der NÖVOG wurde angezeigt, dass

1. die Entfernung der Eisenbahnschienen und Eisenbahnschwellen mit anschließendem Planieren und Walzen des Gleisschotters auf den gegenständlichen, ca. 53,77 km Eisenbahnstrecken und
2. die Beseitigung von Bahnsteigen, von Gleisanlagen und Verkehrssicherheitseinrichtungen bei Straßenquerungen und von Signalanlagen beabsichtigt ist.

Auf den Punkt 2., der nicht in meinen fachlichen Zuständigkeitsbereich fällt, wird in diesem Gutachten nicht eingegangen.

Weiters zeigte die NÖVOG an, dass die entwässerungstechnischen Eisenbahn-Zweckbauten (Brücken, Durchlässe, Bahngräben, etc.) instandgehalten werden.

Zum Schutz der öffentlichen Interessen im Sinne des WRG 1959 und des AWG 2002 und der öffentlichen Sicherheit im Sinne des AWG 2002 ist besonders zu prüfen, ob die unter Punkt 1 angeführten Auflassungsmaßnahmen eine

- erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises, einen schädlichen Einfluss auf natürliche Gewässer (Lauf, Höhe, Gefälle, Ufer, ökologische Funktionsfähigkeit) und eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung bewirken können,
- ob schädliche oder nachteilige Einwirkungen auf Mensch, Tier und Pflanze vermieden, Ressourcen (Rohstoffe, Wasser, Energie, Landschaft, Flächen, Deponievolumen) geschont und nur solche Abfälle zurückbleiben, die zu keiner Gefährdung für nachfolgende Generationen führen werden können,
- ob eine Sammlung und Behandlung von Teilen der Eisenbahnanlage als Abfall erforderlich ist, damit keine Gefährdung der Gesundheit der Menschen bzw. unzumutbare Belästigungen für die natürlichen Lebensbedingung von Tieren und Pflanzen oder für den Boden bewirkt werden können und
- ob die nachhaltige Nutzung von Wasser oder Boden nicht beeinträchtigt werden kann.

ABLAUF DER HOCHWÄSSER UND DES EISES:

Die gegenständlichen Eisenbahnanlagen wurden vor ca. 100 Jahren mit behördlicher Bewilligung errichtet, dabei wurden die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG 1959 berücksichtigt. Somit gelten alle für den Wasserablauf hergestellten Zweckbauten (Brücken, Durchlässe, Bahngräben) als wasserrechtlich bewilligt.

Da diese Zweckbauten im Zuge der beantragten Auflassungsmaßnahmen nicht verändert werden, ist mit Ausnahme der fachlichen Forderung nach Einhaltung der Instandhaltungsverpflichtung zu diesen Zweckbauten nur festzuhalten, dass ich bei meinen bisherigen amtlichen Behandlungen derartiger Eisenbahn-Zweckbauten festgestellt habe, dass die ca. 100 Jahre alten Abflussbemessungen der Eisenbahningenieure dem heutigen Stand der Technik entsprechen und diese Zweckbauten - unter der Voraussetzung einer laufenden und fachgerechten Instandhaltung – weder den Hochwasser- und Eisablauf behindern bzw. beeinträchtigen noch den Bodenwasserhaushalt nachteilig verändern.

Die Frage 2 auf Seite 5 der VHS vom 22.03.2011, *welche Prüfungen in Hinblick auf eine Änderung der Entwässerungssituation und welche Maßnahmen zur Hintanhaltung von Abwasser-/Hochwassergefahren wegen des beabsichtigten Umbaues gesetzt werden*, lässt sich wasserfachlich einfach beantworten:

Durch die geplanten Auflassungsmaßnahmen kommt es zu keiner Änderung der derzeitigen, noch immer behördlich bewilligten Abflussverhältnisse im Bereich der für den Wasserablauf hergestellten, nach dem Stand der Technik bemessenen Eisenbahn-Zweckbauten, weil diese bestehen bleiben und nicht umgebaut oder aufgelassen werden.

Die gegenständlichen Eisenbahnstrecken wurden für Abwasser-/Hochwasserschutzzwecke weder geplant noch dafür bewilligt. Im Auflassungsprojekt ist deshalb aus fachlicher Sicht die Planung von Maßnahmen zur Entschärfung bzw. Hintanhaltung von Abwasser-/Hochwassergefahren nicht erforderlich.

Zur Antwort der NÖVOG auf diese Frage, *dass man im Zuge der Baumaßnahmen (es wird angenommen, dass die Auflassungsmaßnahmen gemeint sind) feststellen werde, welche Durchlässe geöffnet und welche geschlossen werden sollen*, ist fachlich zu fordern, dass **alle** Entwässerungszeckbauten, auch jene für nicht ständig Wasser führende Gerinne, im bewilligten Zustand erhalten bleiben müssen!

Dies auch deshalb, weil Auflassungsmaßnahmen lediglich für den Gleisrostbereich (Schienen, Schwellen und Gleisschotter) angezeigt wurden!

In den mit dem Schreiben vom 01.04.2011 übermittelten Projektsergänzungen (in der Ergänzung zum technischen Bericht) verpflichtet sich die NÖVOG, *dass bei allen Brücken, Durchlässen und Bahngräben - bis zur Überführung in einen anderen rechtlichen Konsens - die Inspektionen, Wartungen und Instandhaltungen nach den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für konstruktive Ingenieurbauwerke beibehalten werden*.

Da in der VHS eine diesbezügliche Frage offensichtlich unrichtig und widersprüchlich zum vorgelegten Auflassungsprojekt beantwortet wurde, wird eine Auflage zur Sicherstellung der Instandhaltung für erforderlich erachtet.

GEFAHR EINES SCHÄDLICHEN EINFLUSSES AUF NATÜRLICHE GEWÄSSER:

Durch die – wasserfachlich relevant – beantragten Auflassungsmaßnahmen (Entfernung des Gleisrostes sowie Planieren und Walzen des verbleibenden Gleisschotters) kann kein schädlicher Einfluss auf natürliche Gewässer bewirkt werden.

GEFÄHRDUNG DER TRINKWASSERVERSORGUNG:

Durch die – wasserfachlich relevant – beantragten Auflassungsmaßnahmen (Entfernung des Gleisrostes sowie Planierung des Gleisschotters) kann kein schädlicher Einfluss auf die Trinkwasserversorgung bewirkt werden.

SCHÄDLICHE EINWIRKUNGEN AUF MENSCH; FAUNA UND FLORA:

Die gegenständlichen Eisenbahnstrecken bestehen seit über 100 Jahren. Durch die vor über 2 Jahren stattgefundene Einstellung des Fahrbetriebes und die nunmehr geplante Entfernung der Schienenanlagen und der Eisenbahnschwellen sowie Planierung des Gleisschotters können keine schädlichen Einwirkungen auf Mensch, Fauna und Flora hervorgerufen werden.

SCHONUNG VON RESSOURCEN

Durch die – wasserfachlich relevant – beantragten Auflassungsmaßnahmen (Entfernung der Schienenanlagen und der Eisenbahnschwellen sowie Planierung des Gleisschotters) wird kein Ressourcenverbrauch bewirkt.

Die Eisenbahnschienen werden stofflich und die Eisenbahnschwellen werden entweder Ihrem Einsatzzweck entsprechend wiedereingebaut oder thermisch verwertet werden. Der Gleisschotter verbleibt an Ort und Stelle.

Dadurch werden die Ressourcen Rohstoffe, Energie und Deponievolumen größtmöglich geschont.

VERBLEIB VON ABFÄLLEN

Abfälle sind im AWG 2002 als jene beweglichen Sachen definiert, die unter die in Anhang 1 angeführten Gruppen fallen und deren sich der Besitzer entledigen will oder hat oder deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall erforderlich ist, um die öffentlichen Interessen nicht zu beeinträchtigen.

Bei den Eisenbahnschwellen handelt es sich um einen gefährlichen Abfall mit der Schlüsselnummer 17207 (mit Teeröl imprägnierte Hölzer).

Dazu ist festzuhalten, dass laut dem Bundesabfallwirtschaftsplan 2011 eine Wiederverwertung in seinem Einsatzbereich zulässig ist; d.h., Bahnschwellen dürfen bei anderen Eisenbahnstrecken wieder eingebaut werden.

Im Auflassungsbescheid wird deshalb die Auflage gefordert, dass die Eisenbahnschwellen entweder einem befugten Abfallsammler übergeben werden und Entsorgungsnachweise vorgelegt werden oder der zulässige Wiedereinsatzort bekannt gegeben wird.

Bei den Eisenbahnschienen samt den dazugehörigen Befestigungsmaterialien und Weichenanlagen handelt es sich um einen wertvollen, nicht gefährlichen Eisenschrott, der sicherlich einer stofflichen Wiederverwertung zugeführt werden wird.

In der örtlichen Überprüfung am 17.08.2011 wurde festgestellt, dass die Eisenbahnschienen nicht verunreinigt sind, weshalb dessen weitere Verwertung nach dem Abbau nicht behördlich überwacht werden muss.

Bei den Eisenbahnweichen in den Bahnhofsbereichen der gegenständlichen Eisenbahnstrecken wurden aber Schmierfettverunreinigungen bei mehreren Weichenstellvorrichtungen vorgefunden. Diese Schmierfette sind alt, schwarz verfärbt und verfestigt. Erfahrungsgemäß werden bei einem Auslaugungsversuch wegen der Stoffart und des Stoffalters keine unzulässig hohen Kohlenwasserstoffgehalte im Eluat feststellbar sein und dementsprechend ist keine Verunreinigung des Bodens und Grundwassers zu befürchten.

Eine Belassung dieser insgesamt höchstens 2 dm³ großen Schmierfettmenge nach Vornahme der beantragten Auflassungsmaßnahmen liegt aber nicht im Sinne der öffentlichen Interessen, wonach die Umwelt nicht über das unvermeidliche Ausmaß verunreinigt werden darf, zumal die Entfernung der Hauptmasse des verfestigten Schmierfetts keinen großen Aufwand erfordert.

Es wird deshalb lediglich eine Auflage zur Entfernung der Hauptmasse dieser verfestigten Schmierfette im Zuge der Vornahme der beantragten Auflassungsmaßnahmen gefordert, danach können auch diese Metallteile einer stofflichen Verwertung zugeführt werden.

Der Gleisschotter von Bahnstrecken mit der Schlüsselnummer 31467 (mineralische Abfälle aus dem Bauwesen) ist kein gefährlicher Abfall, er kann aber mit Rückständen von Ladungsverlusten und Zugtoiletten, mit aliphatischen Kohlenwasserstoffen (KWges) von Treibstoff- und Schmiermittelverlusten, mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) von Rückständen des Dampfklokbetriebs und von Imprägnierungsmitteln der Holzschwellen sowie mit Rückständen der Herbizidbehandlung verunreinigt sein.

Maßgebliche Schadstoffe sind PAK, KWges und Herbizide.

Mehrere in Österreich und Deutschland amtswegig beauftragte Untersuchungen haben ergeben, dass in Bahnbereichen mit besonderer Nutzung, wie zB.: bei Haltebereichen vor Signalen, bei Rangierbereichen von Bahnhöfen und Verladestellen höhere Schadstoffgehalte als auf den Freilandstrecken vorliegen können.

Bei den gegenständlichen Bahnstrecken handelt es sich um Schmalspurbahnen mit geringer Fahrfrequenz und wurde in der örtlichen Überprüfung am 17.08.2011 organoleptisch (durch Geruch und Augenschein) festgestellt, dass (mit Ausnahme von einzelnen Weichenstellvorrichtungen) der Gleisschotter auch in den Bahnbereichen mit besonderer Nutzung (Rangier- und Verladebereich) offensichtlich unbelastet ist.

Außerdem zeigt der, auf den beiden Eisenbahnstrecken auf der gesamten Länge durchgehend gering bis massiv aufgekommene Bewuchs des Gleisschotters, dass auch die organoleptisch nicht erkennbare Herbizidbelastung sehr gering ist.

Eine Einsichtnahme in den Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan ergibt, dass die über weite Längen unmittelbar neben den gegenständlichen Bahnstrecken liegenden Detailwasserkörper Ybbs_05 und Ybbs_06 in Bezug auf nationale Stoffe, national geregelte Schadstoffe und prioritäre Schadstoffe unbelastet sind und einen Gütezustand von 1 bis 2 aufweisen.

In den chemisch-physikalischen und biologischen Untersuchung des Gütezustandes wurden keine über dem Maß der Geringfügigkeit liegenden Schadstoffe festgestellt, diesbezüglich entsprechen diese beiden Wasserkörper bereits dem Zielzustand der Wasserrahmenrichtlinie.

In den beantragten Auflassungsmaßnahmen ist eine Entsorgung des Gleisschotters der beiden Streckenteile nicht enthalten. Der Gleisschotter soll nach der Entfernung der Schienen und Schwellen an Ort und Stelle belassen werden.

Nach der Entfernung der in den Gleisschotter eingebetteten Schwellen wird die Gleisschotterkrone ein sehr welliges Profil aufweisen: bei ca. 1,5 Schwellen je Meter Bahntrasse wird auf einen ca. 30 cm langen Gleisschotterabschnitt in der derzeitigen Höhenlage ein ca. 25 cm breiter Gleisschotterabschnitt mit 15 cm unter der derzeitigen Höhenlage folgen. Aus diesem Grunde ist eine Planierung und Walzung des Gleisschotters sinnvoll, um die Trasse weiter begehen bzw. befahren zu können.

Die antragsgemäß vorgesehene Planierung und Einwalzung des Gleisschotters könnte laut dem ergänzend vorgelegten Regelquerschnitt A vom 23.03.2011 auch für eine eventuelle Nachnutzung der Bahntrasse als Radweg vorgesehen sein.

Für die öffentlichen Interessen sind aber sowohl die beantragte Walzung und Planierung des verbleibenden Gleisschotters selbst als auch der Grund für diese Maßnahme unerheblich.

Wesentlich ist die Klärung der Frage, ob es sich bei dem Gleisschotter dieser Streckenabschnitte, der nicht entsorgt werden soll, überhaupt um einen Abfall handelt und ob von dem Gleisschotter eine Kontamination des Bodens und Grundwassers ausgehen kann.

Vom Umweltbundesamt wurde im Jahr 2005 eine Detailstudie für den Abfallwirtschaftsplan 2006 mit dem Titel: ‚Abfallvermeidung und Verwertung von Baurestmassen‘ veröffentlicht. In dieser Studie wird ausgeführt, dass ein Großteil des bei Erneuerungsarbeiten des Gleiskörpers von ÖBB-Anlagen anfallenden Gleisschotters an der Baustelle nach einer Siebaufbereitung wiedereingebaut wird und Gleisschotter als Abfall nur dann anfällt, wenn an der Baustelle weniger Gleisschotter benötigt wird, als angefallen ist.

Ein Transport von übrig gebliebenem Gleisschotter von einer Baustelle auf eine andere erfolgt – wegen mangelnder Zwischenlagerflächen und mangelnder Koordination zwischen den Leitern der einzelnen Baustellen – nur selten.

Es ist also wie bei den Eisenbahnschwellen eine Wiederverwertung des Gleisschotters in seinem Einsatzbereich zulässig.

Nach dem § 2 (3) Punkt 2 des AWG 2002 ist für Gleisschotter keine Behandlung als Abfall erforderlich, solange er in einer nach allgemeiner Verkehrsauffassung bestimmungsgemäßen Verwendung steht.

Aus der Sicht des Boden- und Gewässerschutzes stellt sich die Situation wie folgt dar:

Solange der Gleisschotter in einer bestimmungsgemäßen Verwendung steht, ist er kein Abfall und ist somit auch keine Behandlung des Gleisschotters im öffentlichen Interesse erforderlich - unerheblich ob es sich um Gleisschotter von stark befahrenen Strecken wie der Westbahn oder um gering befahrene Strecken wie bei der gegenständlichen Schmalspurbahn handelt.

Das heißt, dass bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Gleisschotters nach (u.a. österreichischer und deutscher) allgemeiner technischer und behördlicher Umweltschutz-Fachmeinung keine Gefährdung der Gesundheit der Menschen, der natürlichen Lebensbedingungen von Fauna und Flora und der nachhaltigen Nutzung von Wasser oder Boden sowie keine Verunreinigung der Umwelt über dem geringfügigen bzw. unvermeidlichen Ausmaß zu befürchten ist.

Erst wenn sich jemand des Gleisschotters entledigen will oder entledigt hat, ist eine Behandlung als Abfall erforderlich, um zu vermeiden, dass stark kontaminierte Gleisschotteranteile gehäuft und unkontrolliert in die Umwelt gelangen.

Sollten die gegenständlichen Bahnstrecken, zum Beispiel von der Ybbstalbahn Entwicklungsgemeinschaft oder der Bayrischen Oberlandbahn, eisenbahnrechtlich weiter betrieben werden, wird keine Kontaminationsuntersuchung des Gleisschotters für erforderlich erachtet – weil der unverändert belassene Gleisschotter keinen Abfall darstellt.

Der Bundesabfallwirtschaftsplan 2011 beschreibt die zulässigen Möglichkeiten der Verwertung und fordert für die vorliegenden Streckenabschnitte, die nur eine geringe Kontaminationswahrscheinlichkeit aufweisen, bei einer beabsichtigten Verwertung als Tragschicht auf derselben Gleisbaustelle (on-site) lediglich eine Kontaminationsuntersuchung in Form einer organoleptischen Befundung der Bahnstrecken durch eine externe befugte Person.

Ich, als externe, fachkundige Person habe diese Befundung im Auftrag der Behörde vorgenommen und aufgrund der in den vorangegangenen Absätzen bereits dargestellten Befundungsergebnisse ist fachlich festzustellen, dass die von der NÖVOG geplante Verwertung des Gleisschotters als

zukünftige Tragschichte, auch aus abfallwirtschaftlicher Sicht keiner weiteren amtswegigen Verfügungen bedarf und keine weiteren Kontaminationsuntersuchungen erforderlich sind.

Der Gleisschotter würde nach dem Aufbringen einer bituminös stabilisierten Tragschichte für einen allfälligen Radweg sogar einer - für die Umwelt vorteilhaften - geringeren Auswaschung unterliegen. Bei einer geringeren Auswaschung würden allenfalls vorhandene geringfügige Kontaminationen des Gleisschotters nur langsam und über einen längeren Zeitraum ausgewaschen und könnten dadurch von den Mikroorganismen der Bodenschichten unter dem Gleisschotter leichter und vollständiger abgebaut werden.

Weil die organoleptische Untersuchung des Gleisschotters aber nur eine geringe Kontaminationswahrscheinlichkeit ergeben hat, bestehen aus der Sicht des Boden- und Gewässerschutzes auch keine Bedenken gegen eine Belassung des Gleisschotters im derzeitigen Zustand, zum Beispiel im Rahmen einer Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes.

Aus fachlicher Sicht wird zusammenfassend zum Beweisthema festgestellt, dass aus gewässer- und abfallwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen die gegenständlichen, von der NÖVOG beantragten Auflassungsmaßnahmen bestehen, weil davon fremde Rechte und öffentliche Interessen laut dem WRG 1959 und den AWG 2002 nicht beeinträchtigt werden.

Dies insbesondere deshalb, weil nur ein geringer Teil der Eisenbahnanlage auf den gegenständlichen Strecken aufgelassen wird (Entfernung der Gleise und Schwellen) und weil eine Auflassung der wesentlich umfangreicheren, die öffentlichen Interessen berührenden maßgeblicheren Teile der Eisenbahnanlage (Dämme, Einschnitte, Stützmauern, Brücken, Durchlässe, Bahngräben, Gleisschotter, etc.) nicht beantragt wurde.

Damit bei der Umsetzung der Auflassungsmaßnahmen Abfälle ordnungsgemäß behandelt werden und in der Folgezeit die für den Gebietswasserhaushalt (Abfluss und Bodenwasser) wichtigen Zweckbauten (Brücken, Durchlässe und Bahngräben) ordnungsgemäß kontrolliert, instandgesetzt und erhalten werden, ist die Vorschreibung folgender Auflagen erforderlich:

1. Vor dem Beginn des Abbaues des Gleisrostes auf den gegenständlichen Strecken sind die mit schwarz-verfestigten Schmierfettablagerungen verunreinigten Weichenstellvorrichtungen der Streckenbahnhöfe mechanisch zu reinigen. Das dabei anfallende Fett ist zu sammeln und einem befugten Sammler zu übergeben. Diese Reinigungsmaßnahmen sind photographisch zu dokumentieren (Foto von allen Weichenstellvorrichtungen vor der Reinigung mit Aufnahme der Weichenummer, Foto von den verschmutzten Vorrichtungen nach der Reinigung mit Aufnahme der Weichenummer).

2. Unverzüglich nach dem Abbau des Gleisrostes sind die Holzschwellen einem befugten Sammler zu übergeben. Bei der Strecke Gstadt - Ybbsitz werden ca. 8207 Schwellen mit einem Gewicht von ca. 4100 kN anfallen, bei der Strecke Gstadt – Göstling/Ybbs werden ca. 67350 Schwellen mit einem Gewicht von ca. 33700 kN anfallen.
3. Die Fotodokumentation entsprechend Auflage 1, die Entsorgungsnachweise für die Holzschwellen und das Altfett von den Weichenstellvorrichtungen sind spätestens mit der Meldung über die abgeschlossene Auflassung der beantragten Strecken oder von Teilstrecken der Behörde vorzulegen.
4. Alle für die Entwässerung bestehenden Eisenbahnzweckbauten sind in einem ordnungs- und funktionsfähigen Zustand zu erhalten.
Jährlich im Dezember, beginnend im Jahr 2011, ist der Behörde ein Bericht über das Ergebnis der Kontrolle dieser Zweckbauten vorzulegen. Dabei ist auch über die dabei festgestellten Mängel und über die vorgenommenen Mängelbeseitigungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten zu berichten.“

Mit Aktenvermerk vom 5. September 2011 hielt der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und –betrieb Folgendes fest:

„Unter Zugrundelegung der Einreichunterlagen für die geplanten Abtragungsmaßnahmen auf den Bahnstrecken Gstadt – Ybbsitz, Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See, Waidhofen an der Thaya – Staatsgrenze sowie Göpfritz – Raabs an der Thaya ist der Vorschreibungspunkt betreffend das Durchziehen des Straßenprofils und der Nivelette dahingehend zu ergänzen, dass der Abtrag der Schienen und Schwellen im Bereich der (ehemaligen) Eisenbahnkreuzungen sich jeweils mindestens um einen Meter über den befestigten Straßenrand hinaus erstreckt.

Ein genereller Abtrag der Schienen und Schwellen auf den ehemaligen Bahnstrecken innerhalb der gegenständlichen aufzulassenden Streckenabschnitte ist aus eisenbahnfachlicher Sicht nicht erforderlich, da aus deren Beibehaltung keine Gefährdung für die Straßenbenutzer bzw. für angrenzende öffentliche Verkehrsflächen ableitbar ist.

Es handelt sich bei der oben angeführten Vorgangsweise um sicherheitsrelevante Maßnahmen. Bei Erfüllung dieser Maßnahmen kann auf den querenden Straßen keine Gefährdung für die Straßenbenutzer, die über das gewöhnliche Maß hinausgeht, abgeleitet werden.“

Im Rahmen eines am 13. September 2011 geführten Telefonates teilte der Amtssachverständige für Abfallwirtschaft mit, dass die im Gutachten vom 26. August 2011 für notwendig erachtete Auflage 2. wie folgt zu lauten habe:

„Unverzüglich nach dem Abbau des Gleisrostes sind die Holzschwellen einem befugten Sammler zu übergeben oder ist der Eisenbahnbehörde der zulässige Wiedereinsatzort bekannt zu geben.“

Mit E-Mail vom 23. September 2011 übermittelte die Juhász & Markgraf Verkehrsconsulting OG die Unterlagen „Auflassungsverfahren gemäß § 29 EisbG Maßnahmen bei der dauernd eingestellten Strecke Gstadt – Göstling an der Ybbs von Bahn-km 5,679 bis Bahn-km 43,870“ und „Auflassungsverfahren gemäß § 29 EisbG Maßnahmen bei der dauernd eingestellten Strecke Gstadt – Ybbsitz von Bahn-km 0,196 bis Bahn-km 5,862“, beide datieren vom 22. September 2011.

In rechtlicher Hinsicht folgt daraus:

ad Spruchpunkt I.:

§ 29 des Eisenbahngesetzes 1957 – EisbG lautet:

- „(1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen. 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.
- (2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn hat der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat 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.

- (3) Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder der Inhaber eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn hat die durchgeführte Auflassung der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von dauernd betriebseingestellten Teilen einer Eisenbahn der Behörde anzuzeigen.
- (4) Die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder der dauernd betriebseingestellte Teil einer Eisenbahn gelten als aufgelassen, wenn der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn diese entsprechend seiner Anzeige, und falls die Behörde eine Verfügung gemäß Abs. 2 erlassen hat auch entsprechend dieser Verfügung, aufgelassen hat und die Behörde dies bescheidmäßig festgestellt hat.
- (5) Abs. 1 bis 4 gelten sinngemäß auch für Anlagen und Bauten, die auf Grundlage einer für erloschen erklärten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bereits errichtet worden sind, mit der Maßgabe, dass zuständige Behörde der Landeshauptmann ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von diesem oder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für erloschen erklärt worden ist, und dass zuständige Behörde die Bezirksverwaltungsbehörde ist, wenn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von ihr für erloschen erklärt worden ist.“

In Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz² (2011) finden sich zu § 29 folgende hier relevante Anmerkungen:

„**Zu § 29 Abs 1:** Wenn eine Eisenbahn oder ein Teil dauernd betriebseingestellt wird, sind die beabsichtigten Maßnahmen zur Beseitigung und die Vorkehrungen zur Sicherung gegen die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden anzuzeigen. Das sind die **Anzeige eines Vorhabens zur Auflassung** und der Beginn der Abwicklungsphase.

[...]

Die beabsichtigten **Maßnahmen** zur Auflassung können solche zur **Beseitigung der Eisenbahnanlagen** sein, die abgetragen werden. Eine Beseitigung ist aber nicht vorgeschrieben, so wie auch keine Rekultivierung vorgeschrieben ist. Sie wäre nicht unzweckmäßig, wenn die Erhaltung für eine andere Verwendung beabsichtigt ist und somit nicht die Eisenbahnanlagen als solche aufgelassen werden sollen, sondern nur der Eisenbahnzweck aufgelassen wird. Beispielsweise können die Eisenbahnanlagen für einen Veranstaltungsbetrieb nachgenutzt oder ein Bahnhofsgebäude als Gebäude für andere Zwecke weiterverwendet werden. Jedenfalls sind aber die Vorkehrungen anzuzeigen, die im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut beabsichtigt sind. Diese **sichernden Vorkehrungen** beziehen sich bei einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder

ihren Teilen nicht mehr auf den Betrieb und den Verkehr wie gemäß § 19, sondern nur auf den Fortbestand während der Auflassung.

[...]

Die Behörde hat anhand der öffentlichen Interessen, insb der Belange iSd Erfordernisse der **öffentlichen Sicherheit**, zu prüfen, ob die angezeigten Maßnahmen ausreichend sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu vermeiden. Unter solchen Schäden sind nicht nur die Sachschäden, sondern auch die allfälligen Schäden an Leben oder Gesundheit von Personen zu verstehen (vgl den Größenschluss zu § 19 Abs 2). Sind die Maßnahmen nicht ausreichend, hat die Behörde von Amtswegen eine **Verfügung** über die **zusätzlich** erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Das ist ein anordnender Bescheid. Eine solche Verfügung für die Behörde erübrigt sich ‚insoweit‘, als die Anzeige eine Wiederherstellung des vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen Zustandes beinhaltet, also eine Rekultivierung. Wenn keine Verfügung nötig ist, genügt es, dass dies die Behörde dem anzeigenden Inhaber mitteilt.

[...]“

Vorweg wird festgehalten, dass die Auflassungsverfahren hinsichtlich der dauernd eingestellten Eisenbahnstrecken Gstadt – Ybbsitz und Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See unter Heranziehung der Verfahrensgrundsätze des § 39 Abs 2 AVG, also Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis, zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden wurden.

In Anbetracht dessen, dass die beiden Strecken mit den Bescheiden des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22. November 2010, RU6-E-2870/001-2010 und RU6-E-2865/001-2010, rechtskräftig eingestellt wurden, liegt die in § 29 Abs. 1 Satz 1 EisbG normierte Voraussetzung für die Durchführung des Auflassungsverfahrens, nämlich „dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn“, zweifellos vor. Angemerkt wird, dass etwaigen Interessenten im Rahmen des Verfahrens gemäß § 28 EisbG keine Parteistellung zukommt und diese somit auch nicht die Zustellung des (Einstellungs-)Bescheides beantragen können.

Wie sich dem vorstehend wiedergegebenen Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18. März 2011 entnehmen lässt, steht im vorliegenden Fall außer Streit, dass die NÖVOG als Inhaberin der gegenständlichen dauernd betriebseingestellten Eisenbahnen anzusehen ist. Der Umstand, dass die ÖBB-Infrastruktur AG nach wie vor als grundbücherliche Eigentümerin der gegenständlichen Flächen aufscheint, vermag an der Legitimation der NÖVOG nichts zu ändern, stellt § 29 EisbG doch nicht auf das Kriterium des Eigentums in zivilrechtlicher Hinsicht ab. Dies gilt auch für die Tatsache, dass für den in Rede stehenden Kaufvertrag zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und

der NÖVOG keine Genehmigung gemäß § 25 EisbG vorliegt, da diese Bestimmung auf den Fortbetrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder Teilen davon abzielt, was aber bei einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn gerade nicht mehr näher zu thematisieren ist.

Beim Auflassungsverfahren gemäß § 29 EisbG handelt es sich um ein eigenständiges Verfahren, auf das die Bestimmungen der §§ 31 ff. leg.cit. hinsichtlich der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, insbesondere jene des § 31c – die Auflagefrist des Bauentwurfes und die Durchführung einer mündlichen Verhandlung betreffend –, nicht zur Anwendung kommen.

§ 29 EisbG sieht im Rahmen des Auflassungsverfahrens mehrere Schritte vor, die letztlich in der Erlassung eines Feststellungsbescheides münden, womit dann die Eisenbahn und ihre Objekte grundsätzlich aus dem Genehmigungsregime des EisbG ausscheiden. Die vom Amtssachverständigen für Wasserbautechnik angedachte Vorschreibung von Auflagen kommt nicht in Betracht, da es sich dabei einerseits um „Dauerauflagen“ handelt, was mit dem (zeitlich befristeten) Charakter des Auflassungsverfahrens nicht vereinbar wäre und diese andererseits der Einhaltung wasserrechtlicher Bestimmungen Nachdruck verschaffen sollen, wozu wiederum nicht auf die Vorschreibung von Auflagen zurückzugreifen ist.

Die vom Amtssachverständigen für Abfallwirtschaft angeführten Auflagenpunkte - abgesehen von jenem, der in modifizierter Form in Punkt 4) des Spruches Eingang gefunden hat - und die vom Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb für erforderlich erachteten, über die im Spruch hinausgehenden Auflagenpunkte 1) und 2) resultieren aus den mit Schreiben der NÖVOG vom 16. März 2011 und 1. April 2011 übermittelten Unterlagen, in denen eine Nachnutzung als Radweg angeführt wurde. In den nunmehr vorgelegten Unterlagen der Juhász & Markgraf Verkehrsconsulting OG vom 22. September 2011 wird nicht mehr auf eine bestimmte Form der Nachnutzung abgestellt.

Weitergehende Vorkehrungen sind daher im Rahmen der jeweiligen, die konkrete Nachnutzung der aufgelassenen Bahnstrecken betreffenden Verfahren zu berücksichtigen, jedenfalls nicht im Rahmen des Auflassungsverfahrens.

Die vom Amtssachverständigen für Bautechnik geforderte Auflage fand als Auflagenpunkt 3) Eingang in den Spruch.

Aufgrund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens waren über die angezeigten Vorkehrungen hinaus Verfügungen zu treffen, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu vermeiden, die

durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

Die Eisenbahnbehörde geht davon aus, dass damit den öffentlichen Interessen, insbesondere den Belangen i.S.d. Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit, hinreichend entsprochen wird, weshalb die Beiziehung von Sachverständigen aus weiteren Sachgebieten unterbleiben konnte.

ad Spruchpunkt II. und III.:

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren und Verwaltungsabgaben stützt sich auf die angeführten Gesetzesstellen.

ad Spruchpunkt IV.:

Die Erhebung von Einwendungen setzt Parteistellung voraus.

Der Verwaltungsgerichtshof hielt dazu im Erkenntnis vom 28. Februar 1996, ZI. 94/03/0194, Folgendes fest:

„§ 29 Abs. 2 EG lautet:

„Wird die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteils) bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession für die Eisenbahn (für den Streckenteil) für erloschen zu erklären. Sie hat weiters nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit zu entscheiden, welche Eisenbahnanlagen zu beseitigen und welche baulichen Maßnahmen zur Herstellung des Zustandes zu treffen sind, der dem vor dem Bau der Eisenbahn bestandenen entspricht. Wenn es sich um die Beseitigung von Eisenbahnanlagen auf Straßen handelt, ist die zuständige Straßenverwaltung anzuhören.“

Gemäß § 8 AVG ist Partei, wer an einer Verwaltungssache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt ist. Einen Rechtsanspruch hat, wem ein Anspruch auf eine bestimmte behördliche Tätigkeit zukommt. Ein rechtliches Interesse ist gegeben, wenn die Rechtsordnung vorsieht, dass bestimmte Umstände in Bezug auf eine Person von der Behörde bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen sind (vgl. Walter/Mayer, Grundriss des österreichischen Verwaltungsverfahrenrechts⁶, Rz. 118). Ob einer Person ein Rechtsanspruch oder ein rechtliches

Interesse zusteht, ist nach den von der Verwaltungsbehörde im jeweiligen Verfahren anzuwendenden Rechtsvorschriften zu entscheiden. Es kommt darauf an, ob die Rechtsordnung dem einzelnen eine Berechtigung gewährt. Bloße wirtschaftliche Interessen, die durch keine Rechtsvorschrift zu rechtlichen Interessen erhoben werden, begründen keine Parteistellung im Verwaltungsverfahren.

Gemäß § 29 Abs. 2 Satz 2 EG hat die Behörde Maßnahmen ‚nach Maßgabe der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit‘ anzuordnen. Die im gegenständlichen Fall von der Behörde anzuwendende Rechtsvorschrift sieht daher die Berücksichtigung öffentlicher Interessen vor, räumt aber niemandem - auch nicht den in § 34 Abs. 4 EG genannten Personen - subjektive öffentliche Rechte ein. Dass sich solche aber aus anderen Bestimmungen des EG ergeben könnten, ist nicht zu erkennen und wird von der Beschwerdeführerin nicht aufgezeigt. Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 29 Abs. 3 EG nur für die Auflassung von Bahnhöfen und Haltestellen erforderlich, nur in diesem Bereich käme eine Parteistellung nach § 34 Abs. 4 EG in Betracht. § 29 Abs. 2 EG verdrängt im Übrigen auch § 14 Abs. 3 EG (vgl. Kühne/Hofmann/Nugent/Roth, Anm. 1 zu § 37 EG).

Der Verwaltungsgerichtshof kann es sohin nicht als rechtswidrig erkennen, dass die belangte Behörde die Beschwerdeführerin im gegenständlichen Verfahren nicht als Partei anerkannt hat. Daraus ergibt sich auch, dass die Beschwerdeführerin durch die abschlägige Entscheidung über ihre im Verwaltungsverfahren vorgebrachten ‚Einwendungen‘ in keinem Recht verletzt worden ist.“

Dieses Ergebnis trifft auch auf das Auflassungsverfahren gemäß § 29 EISB i.d.g.F. zu.

Da der Gemeinde Hollenstein an der Ybbs, dem Verein „Ybbstalbahn Entwicklungsgemeinschaft“ und der Gemeinde St. Georgen am Reith somit im Auflassungsverfahren betreffend die dauernd eingestellten ÖBB-Strecken Gstadt –Ybbsitz und Waidhofen an der Ybbs – Lunz am See keine Parteistellung zukommt, war wie in Spruchpunkt IV. dargetan zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Es besteht das Recht, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen. Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie

- binnen zwei Wochen nach Zustellung schriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in jeder anderen technisch möglichen Weise beim Amt der NÖ Landesregierung eingebracht werden,
- diesen Bescheid bezeichnen (Geben Sie bitte das Bescheidkennzeichen an und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat),
- einen Antrag auf Änderung oder Aufhebung des Bescheides sowie
- eine Begründung des Antrages enthalten.

Die Gebühr für die Berufung beträgt € 14,30.

Ergeht an:

13. Gemeinde St. Georgen am Reith, zu Hd. Frau / Herrn Bürgermeister, 3344 St. Georgen am Reith

-
1. Gemeinde Opponitz, zu Hd. Frau / Herrn Bürgermeister, 3342 Opponitz
 2. Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
 3. Abteilung Bau- und Anlagentechnik
z.Hd. Herrn DI Millner
 4. ST4 Fachbereich Sondernutzung und Fremdprojekte, z.H. Herrn Ing. Kuttenger
 5. Gebietsbauamt St. Pölten, z.H. Herrn DI Koletschka, Klostersgasse 31, 3100 St. Pölten
 6. BD2 Verkehrstechnik, z.H. Herrn DI Wagenhofer
 7. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
unter Anschluß der Parie C
 8. ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien
 9. Magistrat der Stadt Waidhofen/Ybbs, Oberer Stadtplatz 28A, 3340 Waidhofen/Ybbs
 10. Marktgemeinde Ybbsitz, zu Hd. Frau / Herrn Bürgermeister, 3341 Ybbsitz
 11. Gemeinde Hollenstein an der Ybbs, z.H. Herrn Dr. Matthias Göschke, Rechtsanwalt,
Bossigasse 27, 1130 Wien
 12. Verein "Ybbstalbahn Entwicklungsgemeinschaft", z.H. Herrn Dr. Matthias Göschke,
Rechtsanwalt, Bossigasse 27, 1130 Wien
 14. Marktgemeinde Göstling an der Ybbs, zu Hd. Frau / Herrn Bürgermeister, 3345 Göstling an der
Ybbs
 15. Bundesdenkmalamt, Abteilung für technische Denkmale, Hofburg, Säulenstiege, 1010 Wien
 16. Gebietsbauamt Krems/ Donau, z.H. Herrn DI Jöbstl, Drinkweldergasse 15, 3500 Krems/Donau
 17. Bezirkshauptmannschaft Amstetten, Preinsbacher Straße 11, 3300 Amstetten
 18. Bezirkshauptmannschaft Scheibbs, Rathausplatz 5, 3270 Scheibbs

Für den Landeshauptmann

Dr. B a c h b a u e r

Abteilungsleiter



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:
www.noel.gv.at/amtssignatur