



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer und die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Landeshauptfrau von Niederösterreich gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 1. Dezember 2023, Zl. LVwG-AV-1222/001-2022, betreffend Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen (mitbeteiligte Partei: Verein K in S), zu Recht erkannt:

Das angefochtene Erkenntnis wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

- 1 1.1. Mit Eingabe vom 22. Juni 2021 beantragte die mitbeteiligte Partei die Erteilung der Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf der Anschlussbahn Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf, in eventuelle die bescheidmäßige Feststellung der Berechtigung zur Erbringung solcher Eisenbahnverkehrsleistungen auf der genannten Anschlussbahn.
- 2 Begründend führte die mitbeteiligte Partei aus, es bestehe mit den Betreibern der gegenständlichen Anschlussbahn eine Vereinbarung, die es ihr ermögliche, auf dieser Strecke Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen, was sie in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs iSd § 17b Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 - EibG beabsichtige. Ihre „grundsätzliche Befähigung“ zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ergebe sich aus dem Bescheid vom 9. November 2015, mit welchem ihr die Genehmigung zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Anschlussbahn des „Eisenbahnmuseums S“ erteilt worden sei.
- 3 1.2. Mit Bescheid vom 29. September 2022 wies die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht und nunmehrige Revisionswerberin den Antrag ab.





- 4 Begründend führte sie aus, auf Grund von Bescheiden der Bezirkshauptmannschaften Gänserndorf und Mistelbach jeweils vom 21. Februar 2017 verfügten H G, F G und J W bereits über entsprechende Bewilligungen. Für dieselbe Anschlussbahnstrecke könne es nur eine Genehmigung gemäß § 17 EisbG geben, wie sich aus der Definition der nicht-öffentlichen Eisenbahnen als Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibe, ergebe. Aus der Verwendung der Einzahl („ein Unternehmen“) ergebe sich, dass der Gesetzgeber nur von einem Anschlussbahnunternehmen ausgehe. Die Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs setze das Vorliegen einer Genehmigung gemäß § 17 EisbG voraus, die für die Anschlussbahn Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf nicht vorliege. Die der mitbeteiligten Partei mit Bescheid vom 9. November 2015 erteilte Genehmigung gemäß § 17 EisbG lasse sich nicht auf die gegenständliche Anschlussbahn übertragen, da sich diese Genehmigung auf die Anschlussbahn des „Eisenbahnmuseums S (ehemalige Gleisanlagen der Ö AG mit der Bezeichnung Gleis 800 - Gleis 902)“ beziehe.
- 5 1.3. Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich die Beschwerde der mitbeteiligten Partei nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung mit der Maßgabe als unbegründet ab, dass die Anträge (unter Neuformulierung des Spruches des angefochtenen Bescheides) jeweils zurückgewiesen werden. Unter einem sprach das Verwaltungsgericht aus, dass die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig sei.
- 6 Das Verwaltungsgericht führte zunächst bei der Darstellung des Verfahrensgangs aus, mit Bescheid der revisionswerbenden Behörde vom 15. Februar 2011 sei der Ö AG gemäß § 28 EisbG die Bewilligung für die dauernde Einstellung des Eisenbahnbetriebes u.a. auf dem Streckenteil Bad Pirawarth – Sulz-Nexing (km 0,000 bis km 9,000) erteilt und die diesbezügliche Konzession für erloschen erklärt worden.
- 7 Sodann stellte das Verwaltungsgericht fest, die mitbeteiligte Partei sei ein Verein, der sich kulturhistorischen Aspekten von Eisenbahnen und der Eisenbahntechnik widme. Sie sei Inhaberin einer mit Bescheid der



Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf vom 9. November 2015 erteilten Genehmigung „zum Bau und Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen“ auf der Anschlussbahn „Eisenbahnmuseum S (ehemalige Gleisanlage der Ö mit der Bezeichnung Gleis 800 - 902)“. Sie betreibe auf dieser Anschlussbahn im Eigenbetrieb eine „Museumsbahn“.

- 8 F G und J W seien Inhaber einer mit Bescheiden der Bezirkshauptmannschaften Gänserndorf und Mistelbach jeweils vom 21. Februar 2017 erteilten Genehmigung zum „Betrieb einer Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb sowie Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs ohne Eigenbetrieb“. Der weitere Inhaber der mit diesen Bescheiden erteilten Genehmigung, H G, sei im Jahr 2022 verstorben. Diese Genehmigung beziehe sich auf kilometermäßig näher bestimmte Teile der „Anschlussbahn Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf“ (insgesamt km 0,053 bis km 9,080, verteilt auf die Bezirke Gänserndorf und Mistelbach). Für diese Anschlussbahnstrecke bestehe eine am 20. September 2020 zwischen H G und J W einerseits und der mitbeteiligten Partei andererseits abgeschlossene Nutzungsvereinbarung. Die mitbeteiligte Partei nutze auf Grund dieser Vereinbarung die im Privateigentum von H G (bzw. dessen Rechtsnachfolgern) und J W stehende Bahninfrastruktur des Bahnhofes Bad Pirawarth sowie die Bahnstrecke Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf.
- 9 Mit ihrem verfahrenseinleitenden Antrag habe die mitbeteiligte Partei auf der genannten Anschlussbahn nur die Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs und nicht auch die Genehmigung zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn beantragt. Hilfsweise begehre sie die Feststellung, dass die begehrte Genehmigung auf Grund der mit Bescheid vom 9. November 2015 erteilten Genehmigung betreffend das „Eisenbahnmuseum S“ bereits bestehe.
- 10 Rechtlich führte das Verwaltungsgericht aus, gemäß § 17 EisbG sei zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn eine Genehmigung erforderlich. Diese Genehmigung sei als Pendant zur Konzession für öffentliche Eisenbahnen zu



sehen. Gemäß § 17a Abs. 3 EisbG sei in der Genehmigung auf Antrag darüber zu entscheiden, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werde.

- 11 Die mitbeteiligte Partei habe mit Antrag vom 22. Juni 2021 (gemeint: nur) die Erteilung der „Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs“ auf der gegenständlichen Anschlussbahn beantragt. Dieser Antrag sei im Hinblick darauf erfolgt, dass auf der Anschlussbahnstrecke bereits eine Eisenbahnanlage vorhanden sei und die mitbeteiligte Partei als gemeinnütziger Verein keine eigenen Baumaßnahmen setzen wolle.
- 12 § 17 EisbG sei mit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 neu erlassen worden. Dabei sei der Gesetzgeber allerdings nicht vom Verständnis der nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Anschlussbahnen) als gesamthaft zu betreibende Eisenbahnen abgerückt. Die Einführung eines zwischen Fahrweg (Eisenbahn) und Verkehr differenzierenden Begriffes mit dieser Novelle sei in Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben ausschließlich für öffentliche Eisenbahnen erfolgt.
- 13 Gemäß § 17 EisbG könne weiterhin nur eine einheitliche, rechtlich untrennbare Genehmigung „zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten“ auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilt werden (Hinweis auf VwGH 18.4.2023, Ra 2022/03/0249). Da über eine bloße Teilkomponente der hier beantragten Genehmigung nicht entschieden werden könne, sei der Antrag der mitbeteiligten Partei, der dies verlange, zurückzuweisen gewesen.
- 14 Die Genehmigung nach § 17 EisbG stelle eine Antragsvoraussetzung für die Genehmigung auf Zulassung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs nach § 17a Abs. 3 EisbG dar, weswegen auch der diesbezügliche Antrag zurückzuweisen gewesen sei.
- 15 Dem Verwaltungsgericht sei es daher verwehrt gewesen, sich mit der von der zweitmitbeteiligten Partei aufgeworfenen Frage auseinanderzusetzen, ob neben



der aufrechten Genehmigung vom 21. Februar 2017 noch eine weitere Genehmigung nach § 17 EisbG für dieselbe Anschlussbahn(-strecke) erteilt werden könne.

16 Das EisbG kenne kein eigenes Feststellungsverfahren zur Klärung des (Eventual-)Antrages der mitbeteiligten Partei auf Feststellung der Berechtigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf der Anschlussbahn Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf. Im Rahmen eines auf Antrag einzuleitenden Verfahrens nach § 17 EisbG könne die mitbeteiligte Partei jedoch vorbringen, dass die begehrte Berechtigung bereits auf Grund des Bescheides vom 9. November 2015 bestehe. Damit scheide aber ein Feststellungsantrag als subsidiärer Rechtsbehelf aus, weswegen dieser ebenfalls zurückzuweisen gewesen sei.

17 1.4. Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

18 2. Die Revision ist iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig, weil sie zutreffend vorbringt, dass Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der für die Entscheidung des Revisionsfalles maßgeblichen Frage fehlt, ob eine Genehmigung gemäß § 17 EisbG allein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn (und nicht auch zum Bau und zum Betrieb einer solchen) zulässig ist.

19 3. Das Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 in der im Entscheidungszeitpunkt des Verwaltungsgerichts maßgeblichen Fassung BGBl. I Nr. 231/2021, lautet (auszugsweise):

„Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a) Hauptbahnen;

b) Nebenbahnen;





...

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

- a) Anschlussbahnen;
- b) Materialbahnen.

...

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

...

Anschlussbahnen

§ 7. Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.

Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

- 1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen;
- 2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
- 3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

...

4. Hauptstück

Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

Erforderlichkeit der Genehmigung

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich.

Genehmigungsverfahren

§ 17a. (1) Die Erteilung der Genehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

(2) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn).



(3) In der Genehmigung ist auf Antrag darüber zu entscheiden, ob, unter welchen Bedingungen und auf welche Dauer auf der Eisenbahn ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist und welche Erleichterungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gewährt werden.

...

Werksverkehr, beschränkt-öffentlicher Verkehr

§ 17b. (1) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.

(2) Der Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn ausüben oder dem Unternehmen, dem die Eisenbahn dient, angehören. Die Behörde kann durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hierbei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).

(3) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst über den Verkehr nach Abs. 2 hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

...

Bau- und Betriebsrechte

§ 18. (1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen berechtigt und ausschließlich zuständig, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahninfrastruktur, sonstigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört zu bauen, zu betreiben, instandzuhalten, zu erneuern und umzurüsten sowie die Funktion ‚Verkehrsmanagement‘ auszuführen. Weiters ist es berechtigt, Verschubleistungen zu erbringen sowie zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn Schienenfahrzeuge auf dieser Eisenbahn zu betreiben.



(2) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzession, Verkehrsgenehmigung, einer einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltenden Genehmigung oder Bewilligung oder Verkehrskonzession einerseits und sonstigen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, öffentlichen und nicht-öffentlichen Verkehr auf Eisenbahnen zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge auf einer Eisenbahn zu betreiben.

(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigung einerseits und sonstigen erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen andererseits berechtigt, nicht-öffentlichen Güterverkehr, Werksverkehr oder beschränkt-öffentlichen Verkehr zu erbringen und zu diesem Zwecke Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör zu bauen und zu betreiben sowie Schienenfahrzeuge zu betreiben.

...

Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006

§ 240. (1) Zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 zum Bau und zum Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen berechtigen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen.

...“

20 4. Die Revision ist begründet.

21 4.1. Im Verfahren ist unstrittig, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahn(strecke) um eine nicht-öffentliche Eisenbahn iSd § 1 Z 2 lit. a EisbG, nämlich um eine Anschlussbahn iSd § 7 EisbG handelt.

22 Gegenstand des vorliegenden Revisionsverfahrens ist die Entscheidung über den Antrag der mitbeteiligten Partei, mit welchem sie die „Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs“ auf dieser Anschlussbahn begehrte. Das Verwaltungsgericht wies diesen Antrag zurück, weil § 17 EisbG die





Genehmigung zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen erfordere, diese Genehmigungsgegenstände nicht trennbar seien, und die mitbeteiligte Partei ihren Antrag lediglich auf einen Teil davon gerichtet habe.

- 23 Der Verwaltungsgerichtshof stimmt zunächst mit dem Verwaltungsgericht darin überein, dass der Antrag der mitbeteiligten Partei vom 22. Juni 2021 nur auf die Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Anschlussbahn und nicht auch auf eine Genehmigung zu deren Bau bzw. Betrieb gerichtet war. Dies ergibt sich nicht nur aus dem eindeutigen Wortlaut des Antrags, sondern wird auch durch dessen Begründung belegt, die lediglich auf die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen in Form eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs Bezug nimmt.
- 24 Für den Revisionsfall ist daher entscheidend, ob es sich bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn (hier: einer Anschlussbahn) um einen trennbaren Gegenstand einer Genehmigung nach § 17 EisbG handelt. Dies wird von der revisionswerbenden belangten Behörde bejaht, vom Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung hingegen verneint.
- 25 4.2.1. Seit der Novelle des EisbG BGBl. I Nr. 38/2004 ist in Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben hinsichtlich von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, die zu den öffentlichen Eisenbahnen zählen, für Bau und Betrieb (wie bisher) eine Konzession und für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eine Verkehrsgenehmigung erforderlich (vgl. RV 349 BlgNR 22. GP 5). Diese finden sich seit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 einerseits in § 14 EisbG (Konzession), andererseits in § 15 EisbG (Verkehrsgenehmigung). Schon diese Gliederung und die unterschiedliche Bezeichnung zeigen, dass es sich dabei um mehrere, voneinander trennbare Genehmigungsgegenstände handelt.
- 26 Für nicht-öffentliche Eisenbahnen, wie Anschlussbahnen, war hingegen auch nach der Novelle BGBl. I Nr. 38/2004 gemäß § 51 EisbG eine Genehmigung „zum Bau und Betrieb“ erforderlich. Sie war das Pendant zur (früheren)



Konzession bei öffentlichen Eisenbahnen (vgl. VwGH 24.5.2012, 2010/03/0030). Diese Genehmigung umfasste, ohne dass dies ausdrücklich erwähnt wurde, auch das Recht zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf diesen Eisenbahnen (vgl. RV 1412 BlgNR 22. GP 16). Mit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 wurde die terminologische Differenzierung zwischen dem Betrieb von Eisenbahnen und der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auch für nicht-öffentliche Eisenbahnen übernommen. Seither ist gemäß § 17 EisbG zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn die Genehmigung erforderlich. Durch die Übergangsbestimmung des § 133a (nunmehr: § 240) Abs. 1 EisbG wurde klargestellt, dass bestehende, zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn erteilte Genehmigungen weiterhin zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf den in der Genehmigung ausgewiesenen Eisenbahnen berechtigen (seit der Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 ist in diesen Bestimmungen von „Eisenbahnverkehrsdiensten“ die Rede).

27 In den Gesetzesmaterialien zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 wird dazu Folgendes ausgeführt (RV 1412 BlgNR 22. GP 4):

„... Bei der Einführung der Begriffe ‚Eisenbahnbetrieb‘ und ‚Eisenbahnverkehr‘ im Jahre 1957 wurde davon ausgegangen, dass der Betrieb einer Eisenbahn sowie der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und der Verkehr auf einer Eisenbahn durch ein integriertes Eisenbahnunternehmen abgewickelt wird; im Gesetz wurden diese Vorgänge mit den Begriffen ‚Eisenbahnbetrieb‘ und ‚Eisenbahnverkehr‘ bezeichnet. Mit der Einführung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als neue Kategorie von Eisenbahnunternehmen für den Regelungsbereich des Eisenbahngesetz[es] 1957 in Bezug auf Haupt- und Nebenbahnen ist der Begriff ‚Eisenbahnbetrieb‘ in diesem Teilbereich insofern neu zu verstehen, als Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Eisenbahnen als solche betreiben, sondern hauptsächlich Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen erbringen, also Fahrbetrieb, und das zum Zwecke der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen. Im Eisenbahngesetz 1957 sind bei den bisherigen Änderungen nur die Bestimmungen angepasst worden, die unmittelbar von den Umsetzungsverpflichtungen betroffen waren. Auch bei den anderen Bestimmungen soll nun die ausdrückliche Differenzierung nachgeholt werden, und zum Ausdruck kommen, inwieweit Normadressat der



Betreiber der Eisenbahn (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) oder der vom Betreiber der Eisenbahn unterschiedliche Betreiber von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind. Dadurch soll der traditionelle bisherige Inhalt der Begriffe Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnverkehr nicht geändert werden, aber die Zuordnung der Rechtsfolgen bei den getrennten Funktionen Infrastruktur und Verkehr erleichtert werden.“

28 Wenngleich das EisbG somit für nicht-öffentliche Eisenbahnen im Gegensatz zu öffentlichen Eisenbahnen nur eine, in einer einheitlichen Bestimmung (§ 17 EisbG) geregelte Genehmigung kennt, folgt daraus nicht zwangsläufig, dass es sich bei Bau, Betrieb und Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten hinsichtlich solcher Eisenbahnen um einen einzigen, untrennbaren Genehmigungsgegenstand handelte.

29 4.2.2. Anschlussbahnen sind gemäß § 7 EisbG Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Sie haben eine anlagenmäßige Mittlerfunktion von Unternehmen zum öffentlichen Verkehr (vgl. *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴, 2022, § 7 Rn 1).

30 § 7 EisbG unterteilt Anschlussbahnen seit der Novelle BGBl. Nr. 452/1992 hinsichtlich ihrer Betriebsführung in solche mit und solche ohne Eigenbetrieb, je nachdem, ob dafür eigene Fahrzeuge bzw. Verschiebeeinrichtungen herangezogen werden oder nicht. Eine Änderung dieser Bestimmung im Hinblick auf die terminologische Differenzierung zwischen „Betrieb“ und „Eisenbahnverkehrsdiensten“, wie sie mit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 auch hinsichtlich der Genehmigung nicht-öffentlicher Eisenbahnen erfolgte, blieb jedoch aus.

31 Wie der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 18. April 2023, Ra 2022/03/0249, ausgeführt hat, wird bei einer Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb iSd § 7 Z 3 EisbG der Betrieb auf der Eisenbahn von einem anderen Eisenbahnunternehmen durchgeführt als jenem, welchem die Genehmigung zum Bau und zum Betrieb sowie zur Erbringung von



Eisenbahnverkehrsdiensten auf der Eisenbahn erteilt wurde. Dieses andere Eisenbahnunternehmen muss damit vertraglich betraut werden (vgl. *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz⁴, 2022, § 7 Rn 4).

- 32 4.2.3. Soll auf einer Anschlussbahn neben der Güterbeförderung auch Personenbeförderung erfolgen, muss diese gemäß § 17b EisbG zugelassen werden. Eine Personenbeförderung kann nur ein (erweiterter) Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr sein. Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfasst gemäß § 17b Abs. 3 EisbG über den Werksverkehr hinausgehend die Beförderung - jedoch ohne Beförderungspflicht - von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden. Die Zulassung der Personenbeförderung kann gemäß § 17a Abs. 3 EisbG gemeinsam mit der Genehmigung für die nicht-öffentliche Eisenbahn oder erst zu einem späteren Zeitpunkt beantragt werden (vgl. VwGH 18.4.2023, Ra 2022/03/0249).
- 33 4.2.4. Dabei zeigt die gesetzliche Konstruktion einer Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb iSd § 7 Z 3 EisbG, dass es nach dem EisbG auch Eisenbahnunternehmen geben kann, die auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen (wie Anschlussbahnen) nur Eisenbahnverkehrsdienste erbringen.
- 34 Ein solches Verständnis liegt auch § 18 EisbG zu Grunde, der hinsichtlich der Bau- und Betriebsrechte unterscheidet zwischen zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen (Abs. 1) einerseits und zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf öffentlichen Eisenbahnen (Abs. 2) und auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen (Abs. 3) andererseits, und diesen jeweils einen ihrer Funktion entsprechenden Berechtigungsumfang zuweist.
- 35 4.4. Das Verwaltungsgericht ist daher zu Unrecht davon ausgegangen, dass der Genehmigungsgegenstand der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn iSd § 17 EisbG nicht von der Genehmigung



zum Bau und zum Betrieb einer solchen trennbar ist. Es hat den nur auf diesen Gegenstand gerichteten Antrag der mitbeteiligten Partei folglich zu Unrecht zurückgewiesen.

36 5. Schon aus diesem Grund war das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes gemäß § 42 Abs. 1 VwGG aufzuheben.

37 Im fortgesetzten Verfahren wird das Verwaltungsgericht zu bedenken haben, dass in § 17 EisbG nicht-öffentliche Eisenbahnen iSd § 1 Z 2 bzw. des § 3 EisbG, also Anschlussbahnen nach § 7 EisbG bzw. Materialbahnen nach § 8 EisbG, angesprochen werden, auf denen eine Personenbeförderung nur als (erweiterter) Werksverkehr oder als beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden kann. Eine Personenbeförderung durch eine „Museumsbahn“, die nicht als Anschlussbahn oder Materialbahn zu qualifizieren ist, wäre also nicht nach § 17 EisbG genehmigungsfähig (vgl. VwGH 20.1.2022, Ro 2021/03/0031).

W i e n , am 25. Juni 2025