

Geschäftszahl:

LVwG-AV-397/004-2021

St. Pölten, am 29. August 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter in der Beschwerdesache der A GmbH in ***, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 2. Februar 2021, Zl. ***, betreffend Auflassung nach dem EisbG (weitere Partei: Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft in ***, ***), nach Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen am 22. März 2022 und am 23. Juni 2023 zu Recht:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG wird der Beschwerde, soweit sie sich gegen den Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides richtet, teilweise Folge gegeben. Die in diesem Spruchpunkt ausgesprochenen Vorkehrungen werden abgeändert, sodass sie zu lauten haben:

1. Sämtliche auf der ehemaligen Eisenbahnanlage verbliebenen Holzschwellen und hölzernen Fernmeldemasten sind restlos auszubauen und zu beseitigen. Dies gilt insbesondere auch für die Holzschwellen, die zur Bahnsteigabgrenzung in der ehemaligen Haltestelle *** verwendet werden, sowie für entlang der Strecke gelagerte lose Schwellen.
Ebenso ist auf der Anlage verbliebener Asphaltbruch zu beseitigen.
2. Das massive Signal, das sich im Bereich der Einmündung der Gemeindestraße „****“ in die Landesstraße *** befindet, ist zu beseitigen.
3. Sämtliche entlang der Strecke noch vorhandenen Andreaskreuze sind zu entfernen.

4. Bei den bisherigen Eisenbahnkreuzungen in km ***, *** und *** ist das Gleis samt der Bedielung auszubauen und zu beseitigen und auf der bisherigen Eisenbahnanlage durch eine Schotterdecke ein Niveau herzustellen, das jenem der angrenzenden Straße entspricht.
5. Alle im Zuge der Stecke befindlichen öffentlich zugänglichen elektrischen Anlagen sind stromlos zu schalten und gemäß den fünf Sicherheitsregeln der Elektrotechnik abzusichern.
6. Sämtliche öffentlich zugängliche Absturzstellen, insbesondere solche bei Durchlässen (einschließlich durch Abbrüche entstehende neue Absturzstellen), mit Absturzhöhen größer als 60 cm sind mit standsicheren Geländern, bestehend aus zumindest Brust- und Mittelwehr, abzusichern. Diese sind kindersicher im Sinne der OIB-Richtlinie 4, Ausgabe 2019, auszuführen.
7. Sämtliche Schachtdeckel, Abdeckungen und Überplattungen in öffentlich zugänglichen Bereichen sind trag- und verkehrssicher entsprechend den Bestimmungen der EN 124 auszuführen. Fehlende Teile sind entsprechend zu ersetzen. Dies gilt insbesondere auch für Abdeckungen von Kabelkanälen.
8. Gitterabdeckungen und leicht abhebbare Deckel in öffentlich zugänglichen Bereichen sind gegen unbefugtes Abheben und Aufkippen zu sichern.
9. Alle in öffentlich zugänglichen Bereichen vertikal aus dem Boden ragenden Steher, Stäbe, Stützen und ähnlich Bauteile, bei denen die Gefahr des „Aufspießens“ besteht, sind entweder fachgerecht abzusichern oder zu entfernen.
10. Sämtliche Stützbauwerke entlang der Trasse (insbesondere Stützbauwerke und Ankerwände), die der Geländestabilität dienen, sind von einem hierzu gewerberechtlich oder als Ziviltechniker befugten, von der A GmbH (kurz A) unabhängigen Fachmann zu überprüfen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Überprüfung sind allfällige Mängel zu beseitigen. Die Ergebnisse der Überprüfung sind der Eisenbahnbehörde vorzulegen.
11. Der Zugang zur Grube des Schrankenschalthauses bei km *** ist gegen unbefugten Zutritt abzusperren. Das Verbot des Zutritts ist durch eine

entsprechende Hinweistafel („Zutritt für Unbefugte verboten!“)
kundzumachen.

12. Im Bereich von km *** bis *** (nach dem Bahnhof ***) sowie im Bereich von km *** bis *** (im Bereich des Ortsanfanges von ***) sind die dort parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Entwässerungsgräben und Durchlässe freizuräumen oder zu erneuern. Dies ist von einem von der A unabhängigen Fachmann (vgl. Vorkehrung 12.) zu bestätigen und durch Fotos zu dokumentieren.

Danach sind diese Anlagen wasserbautechnisch zu warten und instandzuhalten.

Die Freiräumungen bzw. Erneuerungen sowie die danach vorgenommenen Wartungen und Instandhaltungsarbeiten sind mit Datumsangabe in einem Wartungsbuch einzutragen, das der Eisenbahnbehörde auf Verlangen vorzulegen ist.

13. Bei den Querungen mit den Wildbächen *** (bei km ***), *** (bei km ***) und *** (bei km ***) sind die Durchlässe zu entfernen und ist der ursprüngliche Zustand im Sinne einer Anpassung der Gefällesituation der Bäche an die unmittelbare Umgebung wiederherzustellen.

14. Die Durchlässe der Wildbäche *** (bei km ***), *** (bei km ***), *** (bei km ***), *** (bei km ***), *** (bei km ***), *** (bei km ***), *** (bei km ***) und *** (bei km ***) sind wasserbautechnisch zu warten und instandzuhalten.

Die Wartungen und Instandhaltungen sind ebenfalls in dem in der Vorkehrung 12. vorgeschriebenen Wartungsbuch einzutragen.

15. Die Überplattung des *** (bei km ***) ist zu beseitigen.

Die Vorkehrung 4. hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km *** und *** sowie die in Vorkehrung 12. angeordnete Freiräumung bzw. Erneuerung sind innerhalb von sechs Monaten ab Rechtskraft dieser Entscheidung umzusetzen. Die erste Wartung gemäß Vorkehrung 14. hat bei den dort genannten Wildbächen ein Jahr ab Rechtskraft dieser Entscheidung, bei den in Vorkehrung 12. genannten

Entwässerungsgräben und Durchlässen innerhalb eines Jahres ab der angeordneten Freiräumung bzw. Erneuerung zu erfolgen.

Die übrigen Vorkehrungen sind innerhalb von zwei Jahren ab Rechtskraft umzusetzen. Weitere Überprüfungen gemäß der Vorkehrung 10. sind zumindest alle fünf Jahre, weitere Wartungen gemäß den Vorkehrungen 12. und 14. jährlich bis zum Erlöschen der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung gemäß § 29 Abs. 4 EisebG durchzuführen.

II. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang und unstrittiger Sachverhalt

1. Der von km *** bis km *** reichende Streckenteil *** – ***-*** der (normalspurigen) Eisenbahnstrecke *** – ***-*** (einer Nebenbahn) wurde mit Bescheid der belangten Behörde vom 21. Dezember 2011 dauernd betriebseingestellt und die Konzession der C AG für den Eisenbahnbetrieb insoweit für erloschen erklärt.

Mit Vertrag vom 25. August 2015 wurde ein Verkauf dieses Streckenteils von der C AG an die beschwerdeführende Gesellschaft (in der Folge nur: Gesellschaft) vereinbart und letzterer am 11. September 2015 die Strecke übergeben. Im Vertrag ist unter Punkt I. (Präambel) festgehalten, dass die Gesellschaft die Schienen, Schwellen und Eisenbahnkreuzungen zu entfernen beabsichtigt. Die Brücken, Durchlässe, der restliche Oberbau und die weiteren Eisenbahninfrastrukturanlagen sollten jedoch erhalten bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt der Verlängerung der derzeit bestehenden schmalspurigen Strecke *** – ***-*** bis zum Bahnhof *** als Museumsbahn dienen.

Für die letztgenannte Strecke verfügt die E ges.m.b.H. über eine Bewilligung nach § 17 EisebG. Darauf wird von der beschwerdeführenden Gesellschaft auf Grundlage einer Bewilligung nach dem NÖ Veranstaltungsgesetz eine „Museumsbahn“

betrieben.

2. Mit Schreiben vom 20. Mai 2016 ersuchte die belangte Behörde die Gesellschaft um Anzeige von Beseitigungsmaßnahmen und Vorkehrungen iSd § 29 Abs. 1 letzter Satz EisbG innerhalb von zwei Monaten.

3. Mit Schreiben vom 26. Juli 2016 teilte die beschwerdeführende Gesellschaft der Behörde mit, sie habe ein näher bezeichnetes Unternehmen mit dem im Vertrag in Aussicht genommenen Abbau beauftragt, der noch nicht vollständig abgeschlossen sei. Die Verlängerung der schmalspurigen Strecke „als Museumsbahn“ sei nach wie vor Ziel der Gesellschaft.

Am 27. Juli 2016 beantragte die Gesellschaft bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs die Erteilung einer Genehmigung nach § 17 EisbG zum Bau und Betrieb einer Anschlussbahn sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem eingestellten Streckenabschnitt.

4. Nach Durchführung eines Ortsaugenscheins trug die belangte Behörde der Gesellschaft mit rechtskräftigem Bescheid vom 18. Jänner 2018 auf Grundlage des § 29 EisbG „unverzüglich vorab“ hinsichtlich zahlreicher ehemaliger schienengleicher Eisenbahnübergänge die Sanierung der Bedielung (Spruchpunkte 1., 3. und 5.), die Sanierung von Fahrbahnunebenheiten im Anschluss an die Bedielung (Spruchpunkte 2. und 4.) sowie eine weitere Fahrbahnsanierungsmaßnahme (Spruchpunkt 6.) auf. Diesen Anordnungen wurden letztlich von der belangten Behörde (erst nach Einleitung eines Vollstreckungsverfahrens) am 3. Juli 2019 endgültig als erfüllt angesehen.

5. Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs vom 29. Juli 2019 wurde der Antrag der Gesellschaft vom 27. Juli 2016 (ebenso ein weiterer Antrag vom 12.04.2016 betreffend die Strecke ***-*** – ***) auf Grundlage des § 13 Abs. 3 AVG zurückgewiesen. Eine dagegen an das Landesverwaltungs-gericht Niederösterreich erhobene Beschwerde blieb insoweit erfolglos (vgl. dazu im Einzelnen das Erkenntnis vom 20.02.2020, LVwG-AV-1058/001-2019).

6. Am 4. Mai 2020 forderte die Behörde die Gesellschaft neuerlich zur Bekanntgabe von Beseitigungsmaßnahmen und Vorkehrungen nach § 29 EisbG innerhalb von zwei Monaten auf.

Mit Schreiben vom 30. Juni 2020 teilte die Gesellschaft mit, sie plane mittel- bis langfristig die Verlängerung der derzeit in Betrieb befindlichen Strecke *** – ***-*** bis nach ***. Da die Kosten für die Herstellung erheblich seien und die Finanzmittel erst „aufgestellt“ werden müssten, sei die Nennung eines Umsetzungszeitpunktes derzeit noch nicht absehbar. Insbesondere habe die Coronakrise die Investitionsabsichten der Firmenpartner der Gesellschaft blockiert. Ein Verlust des Rechtsstatus einer Eisenbahnanlage zum jetzigen Zeitpunkt würde demgegenüber zu einer weiteren Kostensteigerung führen. Daher beantrage die Gesellschaft die „Aussetzung“ des Auflassungsverfahrens im Hinblick darauf, dass der Streckenabschnitt zukünftig für den Betrieb einer Eisenbahn bzw. des Betriebes von Schienenfahrzeugen vorgesehen sei. Die Gesellschaft werde aber die erforderlichen Maßnahmen zu den Bestimmungen des § 19 Abs. 2 EisbG erfüllen.

7. Die belangte Behörde führte daraufhin am 17. September 2020 einen Ortsaugenschein (eine Begehung des eingestellten Streckenteils) und anschließend eine mündliche Verhandlung durch, bei der die nunmehr auch vom Landesverwaltungsgericht bestellten Sachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb/Verkehrstechnik, für Wasserbautechnik und Bautechnik Gutachten erstatteten und im Zuge dessen Auflassungsmaßnahmen vorschlugen.

8. Am 9. Oktober 2020 stellte die Gesellschaft neuerlich bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs einen auf § 17 EisbG gestützten Antrag mit gleichem Inhalt wie schon am 27. Juli 2016.

Unter Hinweis auf diesen Antrag vertrat die beschwerdeführende Gesellschaft in einer Stellungnahme an die belangte Behörde vom 12. Oktober 2020 die Auffassung, dass kein Auflassungsverfahren stattzufinden habe.

9. Am 10. November 2020 erstattete (entsprechend einem Vorschlag der wasserbautechnischen Amtssachverständigen) auch ein Sachverständiger der Wildbach- und Lawinverbauung ein Gutachten samt vorgeschlagenen

Auflassungsmaßnahmen, denen sich am 7. Jänner 2021 die Sachverständige für Wasserbautechnik anschloss.

Zur letztgenannten Stellungnahme wurde der beschwerdeführenden Gesellschaft am 13. Jänner 2021 Parteiengehör gewährt.

10. Einem Ersuchen um Fristerstreckung der Gesellschaft vom 25. Jänner 2021 bis 1. März 2021 entsprach die belangte Behörde nicht und schrieb mit dem angefochtenen Bescheid der beschwerdeführenden Gesellschaft, gestützt auf § 29 Abs. 2 EisbG, die folgenden 23 Vorkehrungen vor (Spruchpunkt I.):

„1. Sowohl die Schienen wie auch das Kleineisen und die Schwellen sind hier restlos auszubauen und fachgerecht zu entsorgen.

2. Die entlang der Schotterbettflanke bestehenden gedeckelten Kabelkanäle sind zu verfüllen.

3. Die entlang der Strecke stehenden bzw. liegenden Fernmeldemasten aus Holz, welche augenscheinlich in Teer getränkt wurden, sind restlos auszubauen und fachgerecht zu entsorgen.

4. Die Eisenbahnsignale, welche neben der Straße stehen und aus massivem Material wie Stahl hergestellt sind, sind bis zu einem Abstand von 4 m vom Fahrbahnrand restlos zu entfernen und fachgerecht zu entsorgen. Dies gilt auch für Lichtzeichen- bzw. Schrankenanlagen.

5. Die Holzschwellen bei der (ehemaligen) Haltestelle ^{***}, mit denen die Bahnsteigkante ausgeführt ist, sind zu entfernen und fachgerecht zu entsorgen.

6. Alle im Zuge der Strecke befindlichen elektrischen Anlagen sind stromlos zu schalten und gemäß den fünf Sicherheitsregeln der Elektrotechnik abzusichern.

7. Der entlang der Strecke punktuell angehäuften Abfall (Asphaltbruch, Gleisschotter, Holzschwellen) ist restlos zu entfernen und fachgerecht zu entsorgen.

8. Alle schienengleichen Eisenbahnübergänge sind vom Gleiskörper zu befreien und straßenbautechnisch gemäß dem Stand der Technik aufzubauen. Die Oberfläche auf den Bahnübergängen ist an die angrenzende Oberfläche der Straße anzupassen. Die Nivelette der angrenzenden Straße ist über die Bahnübergänge durchzuziehen. Alle Eisenbahn-kreuzungssicherungseinrichtungen wie z. B. Andreaskreuze, Lichtzeichen, Schranken sowie Tafeln, die auf nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge hinweisen, sind zu entfernen.

Die (ehemaligen) Eisenbahnkreuzungen in km ^{***} und in km ^{***} sind innerhalb von drei Monaten nach Rechtskraft dieses Bescheides im vorstehenden Sinn herzustellen.

9. Sämtliche Durchlässe und Absturzstellen mit Absturzhöhen größer 60 cm sind mit standsicheren Geländern, bestehend aus zumindest Brust- und Mittelwehr, abzusichern.

In öffentlich zugänglichen Bereichen sind diese Absturzsicherungen kindersicher im Sinne der OIB-Richtlinie 4, Ausgabe 2019, auszuführen.

Eisenbahnbehörde auf Verlangen vorzulegen.“

Abgesehen von den bei einigen Vorkehrungen angeführten kürzeren Fristen wurde grundsätzlich eine Frist für die Durchführung von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides gesetzt.

Darüber hinaus wurde der Gesellschaft eine Verwaltungsabgabe vorgeschrieben (Spruchpunkt II.).

Dies begründete die Behörde nach Darstellung des Verfahrensganges mit den Ergebnissen des Ortsaugenscheines vom 17. September 2020. Die beschwerdeführende Gesellschaft habe der Behörde keine Auflassungsmaßnahmen angezeigt, sondern habe im Rahmen des Parteiengehörs lediglich vorgebracht, dass auf Grund der vorgesehenen Nachnutzung des Streckenteils als Anschlussbahn die Durchführung eines Auflassungsverfahrens obsolet sei. Die Behörde gehe aber angesichts der Zurückweisung des Antrages vom 27. Juli 2016 ungeachtet des neuerlichen Antrages vom 9. Oktober 2020, der kurz nach der Verhandlung im Auflassungsverfahren gestellt worden sei und zu dem abermals mangels ausreichender Einreichunterlagen von der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs ein Verbesserungsauftrag erteilt worden sei, davon aus, dass keine ernsthafte Absicht bestehe, hier tatsächlich eine Anschlussbahn zu betreiben.

Die Voraussetzungen für den Entfall des Auflassungsverfahrens in § 29 Abs. 1 EisbG („sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind ...“) lägen somit nicht vor, sei doch die Einstellung beinahe vor zehn Jahren erfolgt. Die mit dem Bescheid der belangten Behörde vom 18. Jänner 2018 aufgetragene Maßnahmen hinsichtlich der ehemaligen schienengleichen Eisenbahnübergänge hätten nicht zu einer Neutralisierung der davon ausgehenden Gefahren geführt.

Den in bzw. nach der Verhandlung im Auflassungsverfahren erstatteten Gutachten sei die Gesellschaft nicht entgegengetreten. Die von den Sachverständigen formulierten Vorkehrungen seien von der Behörde (in der im Spruch modifizierten Form) als unumgänglich erachtet worden. Hinsichtlich der Leistungsfristen sei auf die Ausführungen der Amtssachverständigen zurückgegriffen worden bzw. erscheine eine zweijährige Leistungsfrist angemessen.

11. Gegen diesen Bescheid richtete sich die vorliegende Beschwerde mit dem

Begehren, den angefochtenen Bescheid ersatzlos zu beheben.

Die Beschwerde wurde von der belangten Behörde samt dem zugehörigen Verwaltungsakt am 1. März 2021 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich zur Entscheidung vorgelegt.

12. Am 29. Juni 2021 legte die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht ein Schreiben der Stadtgemeinde *** vor, wonach bei der Eisenbahnkreuzung in km *** zusätzlich zur lockeren Holzbedielung eine Höhendifferenz von mehreren cm festgestellt worden sei, die die Stadtgemeinde als Erhalterin des dort die Eisenbahn kreuzenden Güterweges *** als gefährlich ansehe.

13. Mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 9. September 2021 wurde der Beschwerde zunächst – im Wesentlichen im Hinblick auf das damals bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs noch anhängige Bewilligungsverfahren – gänzlich Folge gegeben.

Dieses Erkenntnis wurde jedoch, soweit damit über Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides abgesprochen worden war, auf Grund einer Revision der belangten Behörde mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Jänner 2022, ***, wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

14. Die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs teilte dem Landesverwaltungsgericht am 8. Februar 2022 mit, dass sie den Antrag der beschwerdeführenden Gesellschaft vom 9. Oktober 2020 mit Bescheid vom 2. Februar 2022 wiederum nach § 13 Abs. 3 AVG zurückgewiesen habe und übermittelte eine Kopie des Bescheides.

15. Der (damals für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zuständige) Bundesminister für Arbeit erstattete (nach Erhalt der Ladung zur ersten mündlichen Verhandlung) am 4. März 2022 eine Stellungnahme, in der er zusammengefasst auf das Erfordernis einer Abwehr von Gefahren und Schäden nach den §§ 19 und 29 EisbG verwies (wobei möglicherweise noch weitere Bestimmungen des Gesetzes anzuwenden seien) und die Möglichkeit der Errichtung einer Anschlussbahn auf der vorliegenden Strecke in Frage stellte.

16. Die belangte Behörde erstattete am 16. März 2022 ebenfalls eine schriftliche Stellungnahme, in der sie den Verfahrensgang und ihre Rechtsansicht nochmals darstellte. Dementsprechend beantragte sie die Abweisung der Beschwerde.

17. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 22. März 2022 eine erste öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der ein Vertreter der beschwerdeführenden Gesellschaft sowie deren Rechtsvertreter, jedoch keine Vertreter der belangten Behörde und des Bundesministers für Arbeit teilnahmen.

In der Verhandlung modifizierte zunächst die beschwerdeführende Gesellschaft ihr Beschwerdebegehren dahingehend, dass sie die Aufhebung des angefochtenen Bescheides, in eventu die Reduzierung der vorgeschriebenen Maßnahmen auf ein für die Gefahrenabwehr notwendiges Maß beantrage.

Sodann brachte sie vor, dass sie nunmehr (anders als noch in dem mit dem Erkenntnis vom 20.02.2020 abgeschlossenen Bewilligungsverfahren) den Betrieb einer normalspurigen (nicht wie im Erkenntnis vom 09.09.2021 festgestellt einer schmalspurigen) Anschlussbahn ohne Eigenbetrieb auf Grundlage des § 17 EisbG plane (und am 09.10.2020 entsprechend bei der BH Scheibbs beantragt habe), auf der sodann (nach dem Vorbild der in ***-*** anschließenden schmalspurigen Strecke, oben 1.) auf Grundlage des NÖ Veranstaltungsgesetzes ein Betrieb mit Schienenfahrzeugen stattfinden solle. Dieses (künftige) Betriebskonzept liege dem unscharfen Begriff „Museumsbahn“ im Vertrag mit der C AG vom 25. August 2015 zu Grunde. Eine Bewilligung liege nach Ansicht der Gesellschaft für die Infrastruktur bereits vor, nicht aber für den Betrieb. Das mit der Anschlussbahn bediente Unternehmen sei der Eisenbahnbetrieb auf Grundlage des Veranstaltungsgesetzes. Dieser bestehe hier in der Beförderung von Personen, während üblicherweise Anschlussbahnen Güterverkehr vor Augen hätten. Eine Personenbeförderung im beschränkt-öffentlichen Verkehr iSd § 17b Abs. 3 EisbG sei nicht Ziel der Anschlussbahn bzw. von ihr bedientes Unternehmen. Allenfalls werde eine Bewilligung nach § 17b Abs. 3 EisbG für den Fahrrad- oder sonstigen Gütertransport erforderlich sein.

In weiterer Folge wurden in der Verhandlung die einzelnen von den Sachverständigen vorgeschlagenen Vorkehrungen vor dem Hintergrund des § 29 bzw. des § 19 Abs. 2 EisbG erörtert. Dies erfolgte bereits vor dem Hintergrund der

Rechtslage, dass nach § 29 Abs. 2 EisbG nur solche Vorkehrungen angeordnet werden können, mit denen einer Gefahr entweder für die öffentliche Sicherheit oder für öffentliches bzw. privates Gut begegnet wird, nicht aber die Entfernung von bloß nutzlos gewordenen Bestandteilen der Eisenbahnanlage (vgl. unten III.3.2).

Im Hinblick auf diese Rechtslage räumte der eisenbahntechnische Sachverständige einen Ergänzungsbedarf seines Gutachtens ein.

18. Der bautechnische Amtssachverständige übermittelte dem Gericht am 28. März 2022 Fotos vom Ortsaugenschein vom 17. September 2020.

19. Die belangte Behörde erstattete am 31. März 2022 eine Stellungnahme, in der sie nach wie vor die Auffassung vertrat, die Voraussetzungen den § 29 EisbG für eine Auflassung lägen vor. Weiters wies sie auf die Maßgeblichkeit der im Entscheidungszeitpunkt des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich gegebenen Sach- und Rechtslage hin, weshalb die vorgenommene Prüfung der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Vorkehrungen nicht ausreichend sei. Es sei eine Ergänzung des Ermittlungsverfahrens im Hinblick darauf notwendig, ob die aktuelle Streckenbeschaffenheit weitere Maßnahmen erfordere.

20. Die D AG teilte dem Gericht am 8. April 2022 mit, dass sich auf der Strecke keine in ihrem Eigentum befindliche „Stützpunkte“ befänden. Solche seien vielmehr nur vom Bahnbetreiber errichtet und verwendet worden.

21. Mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 15. Juni 2022, LVwG-AV-294/001-2022, wurde eine von der Gesellschaft erhobene Beschwerde gegen den Bescheid der BH Scheibbs vom 2. Februar 2022 als unbegründet abgewiesen. Dieses Erkenntnis blieb unbekämpft.

22. Die Gutachtensergänzung des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen vom 31. Mai 2022 ging auf Grund der Anführung einer falschen Geschäftszahl (nämlich jener der Entscheidung vom 15.06.2022) dem Landesverwaltungsgericht erst am 18. Juli 2022 zu.

23. In einer im Rahmen des Parteiengehörs erstatteten Stellungnahme vom 14. September 2022 brachte die Gesellschaft vor, aus der Mitteilung der D AG vom 8. April 2022 gehe nicht hervor, welcher Teil der Strecke *** – ***-*** überprüft worden sei. Die Gesellschaft habe die angesprochenen „Stützpunkte“ weder errichtet noch verwendet, abgesehen davon gingen von diesen keine Gefahren für Personen oder Sachen aus.

Die Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahn- und Verkehrstechnik zu den Vorkehrungen 4. und 7. des angefochtenen Bescheides wurden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen (Vorkehrung 8.) lasse sich den Ausführungen des Sachverständigen jedoch nicht entnehmen, warum bei den Kreuzungen in km ***, *** und *** in allen vier Quadranten Andreaskreuze aufzustellen seien. Darüber hinaus sei den Ausführungen auch nicht zu entnehmen, welche Gefahren von den Andreaskreuzen bei den Gemeindefstraßen Wertheimgasse und Dreimärkerstraße sowie der Kreuzung in km *** ausgingen.

Die von der belangten Behörde in ihrer Stellungnahme vom 31. März 2022 gesehene Ergänzungsbedürftigkeit sei rein spekulativ. Wenn die Behörde nunmehr weitere Maßnahmen als erforderlich erachte, so sei es ihre Aufgabe, diese der Gesellschaft mit Bescheid aufzutragen. Es dürfe nicht zu einer Verkürzung des Instanzenzuges durch die Wahrnehmung von Kompetenzen der Behörde durch das Landesverwaltungsgericht kommen.

Im Anschluss an das mit dem Erkenntnis vom 15. Juni 2022 (durch Zurückweisung des verfahrenseinleitenden Antrages) abgeschlossene Bewilligungsverfahren habe die Gesellschaft nunmehr Einreichunterlagen aus dem seinerzeitigen eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren vom zuständigen Bundesministerium angefordert (was mit einem entsprechenden Schreiben vom 28.06.2022 belegt wurde).

24. Dass Gericht ersuchte am 27. Jänner 2023 die übrigen Sachverständigen um Ergänzung ihrer Gutachten im Hinblick auf allfällige Veränderungen am eingestellten Streckenteil.

Diese teilten allesamt dem Gericht mit, dass dies erst nach dem Ende des Winters möglich sei.

25. Der (mittlerweile zuständig gewordene) Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft erstattete am 7. Februar 2023 eine Stellungnahme, in der er vorbrachte, der Zweck einer Anschlussbahn könne (wie sich aus den §§ 7, 1 Z 1 lit. a und 3 EisbG ergebe) nicht in deren Betrieb selbst liegen, insbesondere auch nicht in einem „Museumsbahnbetrieb“ auf veranstaltungs-rechtlicher Grundlage, sondern müsse einen anderen Zweck verfolgen.

In einer weiteren Stellungnahme vom 9. Februar 2023 teilte der Bundesminister (nach Kenntnisnahme von ergänzenden Unterlagen aus dem Gerichtsakt) mit, die Äußerungen der belangten Behörde würden auch seinen Intentionen entsprechen und bedürften im Hinblick auf den Schutz der Arbeitnehmer keiner Ergänzungen.

26. Am 3. März 2023 leitete die belangte Behörde dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich ein Schreiben der Stadtgemeinde *** weiter, in dem diese erneut auf den schlechten Zustand der Bedielung an der ehemaligen Eisenbahnkreuzung in km *** aufmerksam machte.

Im Hinblick darauf erkannte das Landesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 6. April 2023 dem Spruchpunkt 8. des angefochtenen Bescheides hinsichtlich dieser Kreuzung (mit Ausnahme des vorletzten Satzes, also der Entfernung von Andreaskreuzen etc.) die aufschiebende Wirkung ab.

Am 24. April 2023 teilte die Stadtgemeinde mit, dass am 20. April 2023 die schadhafte Bedielung der Kreuzung entfernt und der Bereich mit einer Schotterdecke ausgestattet worden sei. Diese Maßnahmen seien jedoch ohne Absprache mit dem Straßenerhalter der angrenzenden Verkehrsflächen umgesetzt worden. Die Nivelette der angrenzenden Straße sei nicht über den Bahnübergang durchgezogen worden, da die Asphalt-Anrampungen zur etwas höher gelegenen Kreuzung nicht entfernt worden seien. Weiters sei noch keine Asphaltierung oder ähnliche Befestigung der Oberfläche vorgenommen worden, sodass mit erhöhtem Betreuungsaufwand zu rechnen sei.

Am 3. Mai 2023 informierte auch die beschwerdeführende Gesellschaft das Gericht von den an dieser Eisenbahnkreuzung vorgenommenen Veränderungen und beantragte die Aufhebung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde.

27. Ebenfalls am 3. Mai 2023 legte die wasserbautechnische ihr ergänztes Gutachten vor, das auch die Ausführungen des Sachverständigen für Wildbach- und Lawinenverbauung beinhaltet.

Am 16. Mai 2023 folgte das ergänzte Gutachten des bautechnischen Amtssachverständigen.

28. Diese Gutachtensergänzungen wurden den Parteien am 24. Mai 2023 mit den Ladungen zu einer für 23. Juni 2023 anberaumten weiteren mündlichen Verhandlung übermittelt. Der Amtssachverständige für Eisenbahn- und Verkehrstechnik wurde ersucht, sein Gutachten im Hinblick auf die im Gefolge des Beschlusses vom 6. April 2023 (oben 26.) vorgenommenen Änderungen an der Eisenbahnkreuzung in km *** nochmals zu ergänzen.

Am 20. Juni 2023 legte die Gesellschaft aus dem österreichischen Staatsarchiv beschaffte Unterlagen zum eingestellten Streckenteils zum Beweis insbesondere dafür vor, dass die dortigen Bauten behördlich genehmigt seien.

29. Der Teilnehmerkreis der Verhandlung vom 23. Juni 2023 deckte sich mit jenem vom 22. März 2022. In der Verhandlung wurden die von den Sachverständigen ergänzten Gutachten mit diesen erörtert.

Die Gesellschaft brachte vor, dass sie ungeachtet der mittlerweile rechtskräftigen Zurückweisung des Genehmigungsantrages vom 9. Oktober 2020 weiterhin (wie schon in der Verhandlung vom 22.03.2022 erörtert) die Genehmigung einer Anschlussbahn anstrebe und mit Hilfe der vorgelegten Unterlagen aus dem Staatsarchiv nunmehr die erforderlichen Projektunterlagen (mit deren Fehlen die beiden Zurückweisungen begründet worden waren) erstellt werden könnten.

Am Schluss der Verhandlung verzichteten die Vertreter der Gesellschaft auf die mündliche Verkündung der Entscheidung.

30. Dieser Sachverhalt bzw. Verfahrensgang ergibt sich in offenkundiger Weise aus dem vorgelegten Verwaltungsakt bzw. aus dem Gerichtsakt und wird von keiner Partei bestritten.

II. Weitere Sachverhaltsfeststellungen

1. Auf bzw. entlang der Strecke befinden sich teilweise noch Holzschwellen und (nur für Eisenbahnzwecke genutzte) Fernmeldemasten, die in Teeröl bzw. Kreosot getränkt sind. Beide Stoffe sind umweltgefährdend.

In der ehemaligen Haltestelle *** (in den Gutachten und im angefochtenen Bescheid offenbar versehentlich als „***“ bezeichnet) ist die Bahnsteigkante aus derartigen Schwellen gefertigt, die dort zum Teil frei herumliegen und dadurch zusätzlich eine Stolpergefahr darstellen.

Eine weitere Umweltgefährdung besteht durch vor allem im Bereich einiger ehemaliger Eisenbahnkreuzungen länger als ein Jahr auf der Anlage befindlichen Asphaltbruch.

Von ebenfalls auf der Strecke verbliebenen Schienen und Kleineisen geht hingegen keine Gefahr aus.

2. Entlang der Schotterbetttflanke bestehen gedeckelte Kabelkanäle, bei denen teilweise der Deckel fehlt, wodurch Stolpergefahr besteht. Dieser kann durch Ersetzen der fehlenden Deckel begegnet werden, was von der Gesellschaft gegenüber einer ebenfalls zur Gefahrenbeseitigung geeigneten Verfüllung der Kanäle bevorzugt wird.

3. Im Bereich der Einmündung der Gemeindestraße *** in die Landesstraße *** befindet sich ein massives (metallenes) Signal, das die Sicherheit des Straßenverkehrs auf der *** beeinträchtigt.

Von weiteren verbliebenen Signalen geht (insbesondere für den Straßenverkehr) keine Gefahr aus.

4. An einigen ehemaligen Eisenbahnkreuzungen sind Andreaskreuze verblieben. Von teilweise ebenfalls verbliebenen Sicherungsanlagen geht (insbesondere für den Straßenverkehr) keine Gefahr aus.

5. Bei den ehemaligen Eisenbahnkreuzungen in km ***, *** und *** (jeweils mit Gemeindestraßen) war im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides das Gleis samt einer Holzbedielung noch vorhanden.

Bei den beiden erstgenannten Kreuzungen war die Bedielung in sehr schlechtem Zustand. So stand die Klemmung ab, das Holz entsprach nicht dem angrenzenden Straßenniveau (dh es bestand eine Kante zum Asphalt auf der Straße) und die Bedielung schwang besonders beim Befahren stark.

Auf Grund der teilweisen Aberkennung der aufschiebenden Wirkung (vgl. oben I.26.) entfernte die Gesellschaft bei der Kreuzung in km *** die Bedielung und das Gleis (samt den darunterliegenden Schwellen) und brachte eine Schotterdecke auf, die dem Niveau der angrenzenden Straße entspricht. Eine auf beiden Seiten der Straße bestehende Anrampung wurde unverändert belassen.

Bei den übrigen beiden Kreuzungen hat sich bis heute nichts verändert.

Die Gesellschaft bevorzugt im Falle einer Auffassung eine gleichartige Vorgangsweise wie bei km *** gegenüber einer Sanierung der Bedielung auch bei den übrigen beiden Kreuzungen. Dadurch wird ein die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigender Zustand erreicht, wobei verglichen mit einer asphaltierten Straße durch das Befahren der Schotterdecke mit Fahrzeugen damit zu rechnen ist, dass sich Vertiefungen bilden werden.

6. Im Zuge der Strecke befinden sich verschiedene funktionsfähige elektrische Anlagen, zB eine Beleuchtungsanlage im Bahnhof **. Die daraus resultierenden Gefahren für die Sicherheit von Menschen können durch die Einhaltung der fünf Sicherheitsregeln der Elektrotechnik (allpolig und allseitig abschalten, gegen Wiedereinschalten sichern, auf Spannungsfreiheit prüfen, erden und kurzschließen, benachbarte unter Spannung stehende Teile abdecken) beseitigt werden.

Beweiswürdigung: Die bisherigen Feststellungen gründen sich im Wesentlichen auf das im Verwaltungsverfahren erstattete Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahn- und Verkehrstechnik samt der Ergänzung vom 31. Mai 2022, das unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen bei der Erörterung in den beiden mündlichen Verhandlungen schlüssig ist und dem die Gesellschaft nicht substantiiert entgegengetreten ist. Den Ausführungen zur

Gefährlichkeit der Schwellen und der Fernmeldemasten ist auch die wasserbautechnische Amtssachverständige, den Ausführungen zu den elektrischen Anlagen auch der bautechnische Amtssachverständige beigetreten.

Dass die Fernmeldemasten nur Zwecken der ehemaligen Eisenbahn (und nicht etwa solchen des öffentlichen Fernmeldeverkehrs) dienten, ergibt sich aus dem Schreiben der D AG vom 8. April 2022, dem die Gesellschaft nicht substantiiert entgegengetreten ist.

Die Feststellungen zur Gefährlichkeit des Asphaltbruchs sowie zur Stolpergefahr durch die losen Holzschwellen in *** stützen sich auf die begründeten Ausführungen des bautechnischen Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung vom 23. Juni 2023 bzw. in seinem ergänzten Gutachten vom 16. Mai 2023, denen weder die Gesellschaft noch der Sachverständige für Eisenbahn- und Verkehrstechnik (der ursprünglich von keiner Gefährlichkeit ausging) substantiiert entgegengetreten sind.

Die Feststellungen zum nunmehrigen Zustand der Eisenbahnkreuzung in km *** stützen sich auf das durch Fotos belegte Vorbringen der Gesellschaft vom 3. Mai 2023 sowie der Stadtgemeinde *** vom 24. April 2023.

Die Feststellungen zu von der Gesellschaft bevorzugten Vorkehrungen stützen sich auf deren eigenes Vorbringen in den beiden mündlichen Verhandlungen.

7. Entlang der ehemaligen Eisenbahnanlage befinden sich mehrere öffentlich zugängliche ungesicherte Absturzstellen (insbesondere Wasserdurchlässe), wobei bei jenen mit Absturzhöhen von mehr als 60 cm von (zumindest) von einer Verletzungsgefahr auszugehen ist. Dem ist durch eine Absicherung mit standsicheren Geländern, zumindest bestehend aus Brust- und Mittelwehr zu begegnen, die im Sinne der OIB-Richtlinie 4, Ausgabe 2019, kindersicher auszuführen sind.

Außerdem gibt es zahlreiche ungesicherte Schachtdeckel, Abdeckungen und Überplattungen, die ebenfalls öffentlich zugänglich und teilweise defekt sind. Der dadurch entstehenden Einsturzgefahr ist durch eine Ausführung sämtlicher derartiger Teile entsprechend der EN 124 zu begegnen. Weiters sind Gitterabdeckungen und leicht abhebbare Deckel gegen unbefugtes Abheben und Aufkippen zu sichern.

Alternativ zu den vorgenannten Maßnahmen können zur Vermeidung einer Gefährdung Dritter die entsprechenden Bereiche standsicher abgesperrt (also nicht öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Die Gesellschaft bevorzugt eine alternative Vorschreibung dieser Vorkehrungen.

8. Ab km *** befinden sich auf der Anlage in Richtung ***-*** gesehen links Schienen und rechts Bewehrungseisen, die vertikal aus dem Boden ragen und durch die die Gefahr des Aufspießens besteht. Dieser kann durch eine Entfernung oder alternativ durch eine fachgerechte Absicherung begegnet werden.

9. Entlang der Anlage befinden sich mehrere Stützbauwerke, die der Geländestabilität dienen. Von diesen sind augenscheinlich keine Gefahren wahrnehmbar, versteckte Baugebrechen können aber nicht ausgeschlossen werden. Um dadurch entstehenden Gefahren begegnen zu können, ist eine Überprüfung durch einen gewerberechtlich oder als Ziviltechniker befugten Fachmann erforderlich, der die Eisenbahnbehörde über vorgefundene Baugebrechen zu informieren hat.

10. Bei km *** befindet sich in einer absturzgesicherten, jedoch über eine Stiege zugänglichen Grube ein ehemaliges Schrankenschalthaus in gutem baulichen Zustand, bei dem wegen des geringen Abstandes zwischen Gebäude und Grubenwand die Möglichkeit besteht, auf das Dach zu gelangen. Auf diesem befindet sich keine Absturzsicherung, sodass vom Dach aus die Gefahr eines Sturzes in die Grube besteht. Das Betreten des Daches kann durch eine (zusätzliche) Absperrung des Stiegenzuganges in die Grube samt einem Hinweisschild (Zutritt für Unbefugte verboten“ oä.) verhindert werden.

Beweiswürdigung: Die Feststellungen in den Punkten 7. bis 10. gründen sich im Wesentlichen auf das im Verwaltungsverfahren erstattete Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik samt der Ergänzung vom 16. Mai 2023, das unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen des Sachverständigen bei der Erörterung in den beiden mündlichen Verhandlungen schlüssig ist und dem die Gesellschaft nicht entgegengetreten ist.

Die Feststellungen zu von der Gesellschaft bevorzugten Vorkehrungen stützen sich auf deren eigenes Vorbringen in den beiden mündlichen Verhandlungen.

11. Die zwischen km *** und *** sowie km *** und *** parallel zur eingestellten Bahnstrecke verlaufende Entwässerungsgräben, in die jeweils ein Gewässer einmündet, sowie in diesen Bereichen unterhalb der Bahntrasse bestehende Rohrdurchlässe sind verklaut bzw. verlandet. Dadurch besteht jederzeit die Gefahr einer Vernässung oder Überflutung angrenzender Grundstücke, die sich zwischen km *** und *** auch schon verwirklicht hat. Dem kann durch Freiräumen der Gräben bzw. der Durchlässe begegnet werden.

Beweiswürdigung: Diese Feststellungen gründen sich im Wesentlichen auf das im Verwaltungsverfahren erstattete Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik samt der Ergänzung vom 3. Mai 2023, das unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen der Sachverständigen bei der Erörterung in den beiden mündlichen Verhandlungen schlüssig ist. Den Ausführungen der Sachverständigen betreffend den Graben und Durchlass zwischen km *** und *** ist auch der bautechnische Amtssachverständige beigetreten. Außerdem hat er in seiner Gutachtensergänzung vom 16. Mai 2023 klargestellt, dass die entsprechenden Ausführungen im ursprünglichen Gutachten irrtümlich auf die Entwässerungsanlage beim (bei km *** befindlichen) Güterweg *** bezogen waren. Die Gesellschaft ist den Ausführungen der Sachverständige nicht substantiiert entgegengetreten.

12. Die Durchlässe bei den Querungen der ehemaligen Bahntrasse mit den Wildbächen *** (bei km ***), *** (bei km ***) und *** (bei km ***) sind – abgesehen von der laufenden Möglichkeit einer Verklausung – nach dem heutigen Stand der Technik unterdimensioniert, bieten also keine ausreichenden Abflusskapazitäten. Dadurch erhöht sich die (auch schon auf Grund der natürlichen Situation bestehende) Gefahr einer Überflutung angrenzender Gebiete (Hochwassergefahrenzonen, in denen sich auch Siedlungen befinden). Dieser Verstärkung der Hochwassergefahr kann nur durch eine Beseitigung der Durchlässe und die Herstellung des ursprünglichen Zustandes (im Sinne einer Anpassung des Gefälles an die Umgebung) begegnet werden.

13. Eine spezielle Situation besteht beim ***, der heute bei km *** in einem Durchlass die ehemalige Bahntrasse quert. In Richtung ***-*** verläuft die Bahnstrecke hier in Dammlage. Auf der Bergseite befinden sich die Liegenschaften *** und *** (Grundstücke Nr. *** und ***, KG ***) in der roten Zone des Gefahrenzonenplans der Wildbach- und Lawinenverbauung. Dieser stellt eine Stausituation am Bahndamm dar.

Unterhalb der beiden Liegenschaften befindet sich bei km *** ein weiterer Durchlass („***“), der beim ursprünglichen Bett des *** liegt. Aus heute nicht mehr erklärbaren, von der Errichtung der Eisenbahn unabhängigen Gründen wurde der Bach entlang des Bahndammes in den nunmehrigen Durchlass bei km *** umgeleitet. Auch wenn dieser unterdimensioniert ist, erfüllt er gemeinsam mit dem Bahndamm eine Hochwasserschutzfunktion, die bei seiner Entfernung wegfallen und zu einer Gefährdung der genannten Liegenschaften führen würde.

Der Durchlass „***“ erfüllt ebenfalls eine Schutzfunktion, indem er insbesondere oberhalb der Liegenschaften ausgetretenes Hochwasser des *** abfließen lässt.

Die bereits bestehende Hochwassergefahr würde somit durch die bloße Entfernung der Durchlässe sogar noch verschärft. Sie könnte nur durch eine Rückführung des *** in sein ursprüngliches Bett beseitigt werden, was aber von der Eisenbahn unabhängige Maßnahmen und auch eine Mitwirkung der Eigentümer der genannten Liegenschaften erfordern würde.

Um die dargestellte Schutzfunktion möglichst gut erfüllen zu können, müssen beide Durchlässe regelmäßig gewartet und instandgehalten werden (zum Ausmaß sogleich bei 14.).

14. Bei den Brücken bzw. Durchläsen über die Wildbäche ***, ***, ***, ***, ***, *** und *** ist kein aktueller wasserbautechnischer Handlungsbedarf erkennbar. Zur Vermeidung künftiger Hochwassergefahren, insbesondere durch Verlegung und Verklausung (langfristige auch Verminderung der Standfestigkeit und Verfall der Durchlässe), sind sie jedoch instandzuhalten (dh Mängel sind zu beseitigen) und regelmäßig, mindestens einmal jährlich zu warten (dh zu kontrollieren und dabei entdeckte Mängel zu beseitigen).

Beim *** besteht gar kein Gefährdungspotential, daher ist keine Instandhaltung bzw. Wartung erforderlich.

Beweiswürdigung: Die Feststellungen in den Punkten 12. bis 14. ergeben sich aus den im Verwaltungsverfahren erstatteten Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik sowie Wildbach- und Lawinenverbauung samt der (gemeinsamen) Ergänzung vom 3. Mai 2023. Unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen der Sachverständigen bei der Erörterung in den beiden mündlichen Verhandlungen sind diese schlüssig. Die Gesellschaft ist den Ausführungen der Sachverständige nicht substantiiert entgegengetreten.

15. Beim durch die ehemalige Eisenbahnanlage bei km *** überplatteten *** handelt es sich nicht um einen Wildbach, sondern um einen Werkskanal bzw. Mühlbach, in dessen Verlauf sich mehrere Wasserkraftwerke befinden. Hier besteht (jedenfalls durch die Überplattung) keine Hochwassergefahr, jedoch die Gefahr, dass durch die hohe Fließgeschwindigkeit Menschen im Falle eines Sturzes in den Bach unter die Überplattung gezogen werden.

Beweiswürdigung: Diese Feststellungen ergeben sich aus den im Verwaltungsverfahren erstatteten Gutachten der Amtssachverständigen für Bautechnik und für Wasserbautechnik samt den Ergänzungen vom 3. bzw. vom 16. Mai 2023, die unter Berücksichtigung der ergänzenden Ausführungen der Sachverständigen bei der Erörterung in den beiden mündlichen Verhandlungen zum selben Ergebnis kommen und schlüssig sind. Die Gesellschaft ist auch diesen Ausführungen nicht entgegengetreten.

III. Rechtsvorschriften

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I 33/2013 idF BGBl. I 88/2023, lauten:

„[...]“

3. Abschnitt
Verfahren vor dem Verwaltungsgericht
Anzuwendendes Recht

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, sind auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles [...] und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

[...]

Verhandlung

§ 24. (1) Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

[...]

Prüfungsumfang

§ 27. Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es den angefochtenen Bescheid und die angefochtene Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt auf Grund der Beschwerde (§ 9 Abs. 1 Z 3 und 4) oder auf Grund der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (§ 9 Abs. 3) zu überprüfen.

4. Abschnitt
Erkenntnisse und Beschlüsse

Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder
2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

[...]“

2. Die maßgeblichen Bestimmungen des Allgemeinen

Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. 51 idF BGBl. I 58/2018, lauten:

„[...]“

§ 18. [...]

(3) Schriftliche Erledigungen sind vom Genehmigungsberechtigten mit seiner Unterschrift zu genehmigen; wurde die Erledigung elektronisch erstellt, kann an die

Stelle dieser Unterschrift ein Verfahren zum Nachweis der Identität (§ 2 Z 1 E-GovG) des Genehmigenden und der Authentizität (§ 2 Z 5 E-GovG) der Erledigung treten.

(4) Jede schriftliche Ausfertigung hat die Bezeichnung der Behörde, das Datum der Genehmigung und den Namen des Genehmigenden zu enthalten. Ausfertigungen in Form von elektronischen Dokumenten müssen mit einer Amtssignatur (§ 19 E-GovG) versehen sein; Ausfertigungen in Form von Ausdrucken von mit einer Amtssignatur versehenen elektronischen Dokumenten oder von Kopien solcher Ausdrücke brauchen keine weiteren Voraussetzungen zu erfüllen. Sonstige Ausfertigungen haben die Unterschrift des Genehmigenden zu enthalten; [...]

[...]

§ 59. (1) Der Spruch hat die in Verhandlung stehende Angelegenheit und alle die Hauptfrage betreffenden Parteianträge, ferner die allfällige Kostenfrage in möglichst gedrängter, deutlicher Fassung und unter Anführung der angewendeten Gesetzesbestimmungen, und zwar in der Regel zur Gänze, zu erledigen. [...]

(2) Wird die Verbindlichkeit zu einer Leistung oder zur Herstellung eines bestimmten Zustandes ausgesprochen, so ist im Spruch zugleich auch eine angemessene Frist zur Ausführung der Leistung oder Herstellung zu bestimmen.

[...]“

3. Gemäß § 19 Abs. 3 des E-Government-Gesetzes (E-GovG), BGBl. I 10/2004 idF BGBl. I 32/2018, ist die Amtssignatur im Dokument durch eine Bildmarke, die der Verantwortliche des öffentlichen Bereichs im Internet als die seine gesichert veröffentlicht hat, sowie durch einen Hinweis im Dokument, dass dieses amtssigniert wurde, darzustellen. Die Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels sind vom Verantwortlichen des öffentlichen Bereichs bereitzustellen.

4. Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. 60 in der für den Beschwerdefall maßgeblichen Fassung BGBl. I 60/2019 (vgl. die Übergangsbestimmung in § 243 Abs. 10 EisbG idF BGBl. I 143/2020), lauteten:

„1. Teil
Begriffsbestimmungen
Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

[...]

b) Nebenbahnen:

[...]

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a) Anschlussbahnen;

[...]

Öffentliche Eisenbahnen

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt sind und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr).

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.

3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

[...]

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.

[...]

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.

[...]

6. Hauptstück Pflichten des Eisenbahnunternehmens

§ 19. [...]

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

[...]

Einstellung aus Sicherheitsgründen

§ 19b. (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde im ersteren Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn und im anderen Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes gegenüber dem zum Betrieb der Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern im ersteren Fall die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und im anderen Fall die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der eingestellte Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung anderer Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

[...]

Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

§ 28. (1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.

[...]

(6) Wird die dauernde Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Streckenteiles derselben bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten

Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

(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. Mit dem Eintritt der Rechtskraft dieses Feststellungsbescheides ist die Auflassung beendet und erlischt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die aufgelassene Eisenbahn oder für den aufgelassenen Teil einer Eisenbahn.

[...]"

5. Die maßgeblichen Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II 216, lauten:

„1. Abschnitt
Allgemeines

Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch

das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt als:

1. Eisenbahnkreuzung: schienengleicher Eisenbahnübergang gemäß § 1 Abs. 1;
2. Straße mit öffentlichem Verkehr: Straße gemäß § 1 Abs. 1 StVO 1960;

[...]

4. Abschnitt

Bedeutung, Beschaffenheit, Form und Abmessungen der Sicherungseinrichtungen und Zusatztafeln

Andreaskreuze
Bedeutung

§ 14. Andreaskreuze zeigen Eisenbahnkreuzungen an.

[...]

5. Abschnitt

Anbringung der Sicherungseinrichtungen

Andreaskreuze allgemein

§ 22. (1) Andreaskreuze sind für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen auf Rohrstehern, Masten mit Auslegern, Auslegermasten, Abspannungen oder an anderer geeigneter Stelle anzubringen.

[...]“

6. Die maßgeblichen Bestimmungen des NÖ Straßengesetzes 1999, LGBl. 8500-0 idF LGBl. 16/2022, lauten:

„[...]“

§ 4

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes gelten als

1. Straßen:

Grundflächen, die unabhängig von ihrer Bezeichnung (Straße, Weg, Platz udgl.) dem Verkehr von Menschen, Fahrzeugen oder Tieren dienen oder dienen sollen;

[...]

3. Öffentliche Straßen:

Straßen, die für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen.

Das sind:

a) Landesstraßen:

[...]

b) Gemeindestraßen.

[...]

6. Straßenerhalter:

das Land oder die Gemeinde als Träger von Privatrechten, dem der Bau und die Erhaltung einer Straße oder eines Bestandteiles derselben obliegt;

[...]

Bau von Straßen

§ 9

Planung, Bau und Erhaltung von Straßen

(1) Öffentliche Straßen sind so zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie

- dem zu erwartenden Verkehr entsprechen,
- dem öffentlichen Interesse nach § 12a entsprechen,

[...]

§ 12a

Öffentliches Interesse

[...]

(2) Ein Straßenbauvorhaben liegt insbesondere dann im öffentlichen Interesse, wenn

- die Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist,
- durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können,

[...]"

IV. Rechtliche Beurteilung

1. Allgemeines:

1.1. Einleitend sei zunächst nochmals klargestellt, dass die Beschwerde, soweit sie sich gegen Spruchpunkt II. des angefochtenen Bescheides (Vorschreibung einer Verwaltungsabgabe) richtet, bereits mit dem insoweit rechtskräftigen Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes vom 9. September 2021 erledigt wurde. Mit dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Jänner 2022 wurde das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes nur hinsichtlich der Entscheidung über Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides (Auflassung) aufgehoben. Daher ist Gegenstand des vorliegenden Ersatzerkenntnisses auch nur mehr die Entscheidung über diesen Spruchpunkt.

1.2. In der Beschwerde wird zunächst eine unzureichende Genehmigung bzw. Ausfertigung des angefochtenen Bescheides behauptet.

Aus dem vorgelegten elektronischen Akt ergibt sich, dass der Bescheid am 2. Februar 2021 von jenem Genehmiger, dessen Name auch im Bescheid angeführt ist, elektronisch genehmigt wurde. Weiters enthält die der Gesellschaft zugestellte, am Folgetag erstellte und versendete Ausfertigung die Bildmarke der dabei verwendeten Amtssignatur samt einem Hinweis, dass das Dokument amtssigniert wurde und nähere Hinweise dazu unter *** abrufbar sind. Über diese Seite ist auch (über einen Link) genau jene Bildmarke abrufbar (und somit veröffentlicht), die sich auf der Ausfertigung befindet. Die hinter der Amtssignatur stehende Signatur wurde vom Landesverwaltungsgericht geprüft und ist gültig.

Der angefochtene Bescheid wurde also gemäß §18 Abs. 3 AVG genehmigt und gemäß § 18 Abs. 4 AVG iVm § 19 E-GovG ausgefertigt. Die Beschwerde (gegen Spruchpunkt I.) ist somit – da auch kein anderer Grund für ihre Unzulässigkeit hervorgekommen ist – zulässig.

1.3. Im Hinblick auf das Vorbringen der belangten Behörde bzw. der Gesellschaft in ihren Stellungnahmen vom 31. März bzw. vom 14. September 2022 ist zunächst festzuhalten, dass „Sache“ des Beschwerdeverfahrens iSd § 28 Abs. 2 VwGVG vor dem Verwaltungsgericht jene Angelegenheit ist, die den Inhalt des Spruchs der belangten Behörde gebildet hat (zB VwGH 14.01.2022, Ra 2020/10/0082, mwN), also der „angefochtene Bescheid“ iSd § 27 VwGVG. Dadurch ist die Entscheidungsbefugnis des Verwaltungsgerichtes begrenzt (zB VwGH 28.01.2020, Ra 2019/03/0076, mwN).

„Sache“ des Spruchpunktes I. war im vorliegenden Fall die Auffassung des dauernd eingestellten Streckenteils *** – ***-*** auf Grundlage des § 29 Abs. 1 und 2 EiszG, wobei der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 20. Jänner 2022 klargestellt hat, dass diese „Sache“ auch eine allfällige Vorschreibung von Vorkehrungen auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EiszG (anstelle des § 29 Abs. 1 und 2 leg.cit.) in sich schließt. Nachdem „Sache“ jedenfalls die gesamte Auffassung ist, ist das Verwaltungsgericht durch die §§ 27 und 28 Abs. 1 und 2 VwGVG nicht daran gehindert, vorgeschriebene Vorkehrungen in jeder Richtung abzuändern, also insbesondere diese aufzuheben, inhaltlich zu verändern, aber auch allenfalls zusätzlich von ihm als erforderlich angesehene Auffassungsvorkehrungen

vorzuschreiben (vgl. etwa VwGH 28.09.2006, 2005/07/0069, zu einem insoweit vergleichbaren wasserpolizeilichen Auftrag).

2. Zur Auflassungsverpflichtung dem Grunde nach und zum entscheidungswesentlichen Sachverhalt:

2.1. Soweit die beschwerdeführende Gesellschaft nach wie vor die grundsätzliche Verpflichtung zur Auflassung des dauerhaft eingestellten Streckenteils bestreitet, genügt es im Wesentlichen, sie auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. Jänner 2022 zu verweisen, wo in Rz 43 ausgeführt wurde, dass eine „Museumsbahn“, die nicht als Anschlussbahn oder Materialbahn zu qualifizieren ist, nach § 17 EisbG nicht genehmigungsfähig ist.

Dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft ist zuzustimmen, dass auf Grund des § 7 EisbG der Zweck einer Anschlussbahn nicht in einem Betrieb auf der Eisenbahn selbst liegen kann, sondern nur in der Vermittlung des Verkehrs eines Unternehmens (oder mehrerer) mit Haupt-, Neben- oder Straßenbahnen. Anschlussbahnen müssen somit stets zumindest primär eine Zubringerfunktion zu einem oder mehreren Unternehmen erfüllen. Lediglich ergänzend zu dieser Funktion kommen die in § 17b EisbG vorgesehenen Verkehre in Betracht. Dies trifft auf den „Museumsbahnbetrieb“ in der von der Gesellschaft dargestellten Weise, bei dem auf Grundlage einer Bewilligung nach dem Veranstaltungsgesetz der Streckenteil mit Schienenfahrzeugen befahren werden soll und keine Zubringerfunktion zu einem (vom „Museumsbetrieb“ auf dem Streckenteil selbst verschiedenen) Unternehmen erfüllt wird, nicht zu.

Selbst wenn man dies anders beurteilen würde, ist der belangten Behörde zuzustimmen, dass sich nach dem Abschluss des mit dem Antrag vom 9. Oktober 2020 eingeleiteten Bewilligungsverfahrens durch die mittlerweile rechtskräftige Zurückweisung dieses Antrages wegen Mängeln gemäß § 13 Abs. 3 AVG (nachdem bereits zuvor eine rechtskräftige Zurückweisung aus dem gleichen Grund erfolgt war) das Vorhaben der beschwerdeführenden Gesellschaft, den eingestellten Streckenteil für Zwecke einer Eisenbahn nachzunutzen, lediglich in vagen Absichtserklärungen manifestiert. Solche können 11¼ Jahre nach der rechtskräftigen dauerhaften Einstellung nicht ausreichen, die Voraussetzung der Ausnahme des zweiten

Halbsatzes des § 29 Abs. 1 erster Satz EisbG zu erfüllen. Daran ändern auch die am 20. Juni 2023 vorgelegten historischen Pläne aus dem Staatsarchiv nichts, ist damit doch bei weitem noch nicht das Vorliegen aller für ein Genehmigungsverfahren nach § 17a Abs. 1 EisbG erforderlichen Unterlagen bescheinigt.

2.2. Daraus folgt, dass die belangte Behörde grundsätzlich zu Recht § 29 Abs. 1 und 2 EisbG als Rechtsgrundlage für die von ihr aufgetragenen Vorkehrungen herangezogen hat. Weiters folgt, dass der Vorschreibung solcher Vorkehrungen zu Grunde zu legen ist, dass die Eisenbahn nicht fortbesteht.

Zusätzlich war die Behörde auf Grund des § 29 Abs. 2 zweiter Satz EisbG berechtigt, nach § 19 Abs. 2 EisbG bis zur Auflassung geltende Vorkehrungen vorzuschreiben.

2.3. Weiters hat die Gesellschaft – die nach wie vor davon ausgeht, es habe keine Auflassung zu erfolgen – der belangten Behörde nach § 29 Abs. 1 letzter Satz EisbG keine Auflassungsvorkehrungen angezeigt. Die Behörde konnte daher bei ihrer nach § 29 Abs. 2 EisbG vorzunehmenden Prüfung nicht von angezeigten Vorkehrungen ausgehen. Dasselbe gilt nunmehr für das Landesverwaltungsgericht. Somit ist der Vorschreibung von Vorkehrungen – worauf die belangte Behörde in ihrer Stellungnahme vom 31. März 2022 zutreffend hingewiesen hat – grundsätzlich der Zustand des eingestellten Streckenteils im Zeitpunkt der Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes zu Grunde zu legen (zB VwGH 16.11.2021, Ra 2019/03/0065, mwH).

Von diesem Grundsatz bestehen freilich Ausnahmen, speziell für den Bereich verwaltungspolizeilicher Maßnahmen. Seit dem auf einem Rechtssatz eines verstärkten Senates beruhenden (baurechtlichen) Erkenntnis vom 16. April 1956, 0936/53 (= VwSlg 4040 A), vertritt der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung die Ansicht, dass die Umsetzung eines Bescheides, der eine Leistung auferlegt, in die Wirklichkeit weder eine noch anhängige Berufung gegenstandslos machen noch die Entscheidung der Berufungsbehörde in einem bestimmten Sinn festlegen kann. In einem solchen Fall darf die Sachlage nicht anders gesehen werden, als ob in der Zeit nach der Erlassung des Bescheides, mit dem die Verpflichtung zur Leistung ausgesprochen worden ist, nichts geschehen wäre (vgl. vor Kurzem in diesem Sinne etwa VwGH 28.04.2022, Ra 2022/06/0056,

mwN). Diese Rechtsauffassung wurde in weiterer Folge insbesondere ins Abfallwirtschafts- sowie ins Wasserrecht übernommen und auch auf die Kognitionsbefugnis der (an die Stelle der Berufungsbehörden getretenen) Verwaltungsgerichte übertragen (vgl. dazu VwGH 23.03.2006, 2005/07/0173; 26.11.2015, Ra 2015/07/0118, jeweils mwN).

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vertritt daher die Auffassung, dass es bei der – als eisenbahnpolizeiliche Maßnahmen zu qualifizierenden – Vorschreibung von Vorkehrungen nach § 29 Abs. 2 EisbG ebenfalls auf nach deren Ausspruch durch die Behörde bewirkte Sachverhaltsänderungen, durch die von der Behörde vorgeschriebene Vorkehrungen in die Wirklichkeit umgesetzt werden, nicht ankommt.

3. Zu den Determinanten des § 29 Abs. 2 EisbG für die Vorschreibung von Vorkehrungen:

3.1. Wie der Wortlaut von § 29 Abs. 1 und 3 EisbG klar zeigt, ist Auflassungsverpflichteter ausschließlich der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn. Eine Möglichkeit, Dritte zu Auflassungsvorkehrungen zu verpflichten, sieht das Gesetz nicht vor. Somit können Maßnahmen, die eine Mitwirkung Dritter erfordern würden (etwa deren Zustimmung zu einem Rechtsgeschäft) keinen Gegenstand von Vorkehrungen nach § 29 Abs. 2 EisbG bilden, weil ihre Durchführung nicht alleine in der Hand des Inhabers liegt.

3.2. Weiters ist insbesondere dem letzten Halbsatz des § 29 Abs. 2 erster Satz EisbG zu entnehmen, dass die Beseitigung der Eisenbahnanlage und Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes (Renaturierung) die äußerste Grenze der Auflassungsverpflichtung bildet.

Innerhalb dieses Rahmens hat der Verwaltungsgerichtshof bereits ausgesprochen, der Auflassungsverpflichtung liege zu Grunde, dass durch ihre Umsetzung die öffentliche Sicherheit gewahrt und insbesondere Schäden an öffentlichem oder privatem Gut verhindert werden sollen. Dementsprechend hat der Gerichtshof auch festgehalten, dass die Frage, welche Teile der (ehemaligen) Eisenbahnanlage zu beseitigen sind und welche belassen werden dürfen, allein nach

Sicherheitserfordernissen zu beurteilen ist (VwGH 29.01.2022, Ra 2021/03/0156, mwN). § 29 Abs. 2 EisbG stellt keine Grundlage dafür dar, allenfalls nutzlos gewordene Anlagenteile zu entfernen, soweit von diesen keine Gefahren im oben genannten Sinne ausgehen (VwGH 18.01.2021, Ro 2020/03/0043).

Daher setzt nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich die Anordnung einer Auflassungsvorkehrung jedenfalls voraus, dass durch diese die Sicherheitssituation im beschriebenen Sinn insgesamt zumindest verbessert wird. Würde durch eine Vorkehrung zwar eine Gefahr beseitigt, entsteht dadurch jedoch eine neue zumindest gleichen Ausmaßes, so kann eine solche Vorkehrung nicht angeordnet werden.

Von mehreren möglichen Vorkehrungen ist jene anzuordnen, die der Gefahr am besten begegnet. Sind insoweit mehrere Vorkehrungen gleichwertig, so ist im Hinblick auf den dadurch bewirkten Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Eigentum (Art. 5 StGG, Art. 1 1. ZPEMRK) grundsätzlich jene zu wählen, die für den Inhaber das gelindeste Mittel darstellt. Im Hinblick darauf, dass § 29 Abs. 1 EisbG den Vorschlag von Vorkehrungen zunächst dem Inhaber überlässt, spricht aber auch nichts dagegen, bei gleichwertigen Vorkehrungen jene vorzuschreiben, die dem Wunsch des Inhabers entspricht, allenfalls auch gleichwertige Vorkehrungen alternativ vorzuschreiben.

3.3. Zu § 19 Abs. 2 EisbG vertreten Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz, Kommentar⁴ (2021) in der Anmerkung 5 (S. 543) die Ansicht, dass er nur solche Vorkehrungen regelt, die dem Schutz vor der Eisenbahn nach außen dienen, also nicht jenem der Eisenbahn(-anlage bzw. des Eisenbahnunternehmens) selbst.

Die Gesellschaft hat in der Verhandlung vom 22. März 2022 nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich zutreffend darauf hingewiesen, dass dies im Hinblick auf die Parallelen im Wortlaut der beiden Bestimmungen auch für Auflassungsvorkehrungen nach § 29 Abs. 1 und 2 EisbG gilt. Solche Vorkehrungen dienen daher insbesondere nicht dem Schutz des Inhabers selbst bzw. der ehemaligen Eisenbahnanlage.

3.4. Weiters kann durch die Auffassung alleine solchen Gefahren begegnet werden, die von der (ehemaligen) Eisenbahnanlage ausgehen, nicht aber von anderen Anlagen, mögen diese auch durch den Wegfall der Eisenbahn eine faktische Veränderung oder Ergänzungsbedürftigkeit erfahren. Dies gilt insbesondere für (ehemals) die Eisenbahn kreuzende Straßen. In diesem Zusammenhang sind auch jene rechtlichen Bestimmungen mit in Betracht zu ziehen, die die Verantwortung für diese anderen Anlagen regeln (wobei landesrechtliche Bestimmungen im Wege einer verfassungskonformen Interpretation zu berücksichtigen sind, vgl. zu diesem aus der Kompetenzverteilung resultierenden Berücksichtigungsgebot etwa VfSlg. 19.625/2012). Der Inhaber der ehemaligen Eisenbahn kann nicht zu Vorkehrungen verpflichtet werden, die demnach von anderen Rechtsträgern (insbesondere dem Straßenerhalter) zu treffen sind.

3.5. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vermag in § 29 Abs. 1 und 2 EibG auch keine Grundlage bzw. Notwendigkeit für die Vorschreibung einer (über eine Beseitigung von ehemals der Eisenbahn dienenden Grundstücken hinausgehenden) „ordnungsgemäßen Entsorgung“ von auf Grund ihrer Gefährlichkeit zu beseitigenden Teilen der Eisenbahnanlage zu erkennen. Die Anordnung einer Beseitigung schließt auch eine weitere Lagerung abgebrochener ehemaliger Anlagenteile auf vormals der aufzulassenden Eisenbahn dienenden Grundstücken aus. Das von der belangten Behörde mit solchen Formulierungen offenbar intendierte Ziel einer abfallrechtlichen Bestimmungen (insbesondere dem AWG 2002) entsprechenden Vorgangsweise nach der Entfernung von diesen Grundstücken (also der Beseitigung) kann rechtlich nur durch die nach diesen Bestimmungen zuständigen Behörden angeordnet werden.

3.6. Vorkehrungen nach § 29 Abs. 2 EibG haben durch § 29 Abs. 4 EibG auch eine klare zeitliche Begrenzung: Im Zeitpunkt der Erlassung des dort geregelten Feststellungsbescheides müssen die zuvor mit einem Leistungsbescheid nach § 29 Abs. 2 EibG aufgetragenen Vorkehrungen erfüllt sein. Für eine nach diesem Zeitpunkt liegende (weitere) Erfüllung der Vorkehrungen sieht das EibG keine Grundlage vor. Dies gilt (wie im Umkehrschluss aus § 29 Abs. 1 zweiter Satz EibG folgt) umso mehr für auf Grundlage des § 19 Abs. 2 EibG ausgesprochene Vorkehrungen. Daher können auch Vorkehrungen, die wiederkehrende

Verpflichtungen des Inhabers (etwa zu Wartungen oder anderen regelmäßigen Überprüfungen) zum Gegenstand haben, nur bis zur Rechtskraft des Feststellungsbescheides nach § 29 Abs. 4 EisbG gelten.

Nach diesem Zeitpunkt (allenfalls neuerlich) entstehenden Gefahren muss auf Grundlage der dann maßgeblichen Rechtsvorschriften begegnet werden (vgl. dazu im vorliegenden Zusammenhang insbesondere § 70 Abs. 5 NÖ BO 2014 und § 127 WRG 1959, aus dem folgt, dass nach Wegfall der Eisenbahneigenschaft das WRG 1959 ohne die dort geregelten Besonderheiten anzuwenden ist).

Dass solche Vorschriften (zB die §§ 34 f NÖ BO 2014) auch weiterhin eine Gefahrenabwehr von der aufgelassenen Eisenbahnanlage ermöglichen, führt zu dem Schluss, dass die Verpflichtung des Inhabers zur Vermeidung von Gefahren nach § 29 Abs. 1 und 2 EisbG nicht so weit reichen kann, dass jeder Anlagenteil, aus dem bloß zukünftig einmal eine Gefahr resultieren kann, durch die Auflassung zu beseitigen wäre. Diese gilt insbesondere für Gefahren, die sich nur aus dem möglichen zukünftigen (nach der Auflassung liegenden) Unterlassen von Wartungs- oder Überprüfungsaktivitäten ergeben. Eine andere Sichtweise würde etwa zu dem Ergebnis führen, dass jedes ehemalige Bahnhofsgebäude bei der Auflassung zu beseitigen wäre, weil es trotz eines im Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides gegebenen ordnungsgemäßen Zustandes später verfallen könnte, woraus dann Gefahren für die öffentliche Sicherheit bzw. öffentliches oder privates Gut entstehen könnten. Eine solche Sichtweise stünde in einem Spannungsverhältnis zum verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Eigentum (vgl. schon oben 3.2.) und kann dem Gesetzgeber nicht zugestanden werden.

Im Hinblick auf die Feststellung nach § 29 Abs. 4 EisbG könnte auch die Auffassung vertreten werden, dass Auflassungsvorkehrungen nach § 29 Abs. 1 und 2 EisbG nur solche sein können, die sich in einer einmaligen Erfüllung erschöpfen, dass also laufende bzw. wiederkehrende Vorkehrungen (Überprüfungen, Wartungen etc.) nicht Gegenstand solcher Vorkehrungen sein können. Auch bei dieser Auslegung wäre die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht freilich auf Grund des § 29 Abs. 1 zweiter Satz EisbG verpflichtet, solche laufenden bzw. wiederkehrenden Vorkehrungen auf Grundlage des § 19 Abs. 2 (als „andere Maßnahmen“ iSv § 19b Abs. 1 EisbG) bis zur Rechtskraft des Feststellungsbescheides nach § 29 Abs. 4 EisbG vorzuschreiben.

3.7. Hinsichtlich verbliebener Andreaskreuze an ehemaligen Eisenbahnkreuzungen ergibt sich das Vorliegen einer Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit bereits aus rechtlichen Überlegungen:

Wie bereits oben unter 2.2. dargelegt wurde, ist im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass die Eisenbahn nicht fortbesteht. Das hat zwingend auch das Ende der Eigenschaft der Kreuzungen der Schienen mit Straßen mit öffentlichem Verkehr als schienengleiche Eisenbahnübergänge iSv § 49 Abs. 1 EisbG und § 1 Abs. 1 EisbKrV und damit auch als Eisenbahnkreuzungen iSv § 2 Z 1 EisbKrV zur Folge. Da § 14 EisbKrV Andreaskreuze für die Anzeige von Eisenbahnkreuzungen vorsieht und zahlreiche genaue Regelungen über ihre Ausgestaltung und Anbringung enthält (vgl. § 15 sowie die §§ 22 ff EisbKrV), ist davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber nicht nur die generelle Sicherung von Eisenbahnkreuzungen mit Andreaskreuzen vorschreibt, sondern sie auch diesem Sicherungszweck alleine vorbehalten. Daraus folgt, dass eine Belassung von Andreaskreuzen an nicht mehr vorhandenen Eisenbahnkreuzungen offenkundig geeignet ist, Straßenbenutzer durch die Anzeige nicht (mehr) vorhandener Gefahren in die Irre zu führen und dadurch die Sicherheit des Straßenverkehrs (insbesondere durch nicht erforderliches Anhalten), also die öffentliche Sicherheit iSd , zu gefährden.

4. Konkrete Schlussfolgerungen zu den Vorkehrungen:

Durch die Anwendung dieser Determinanten auf den festgestellten Sachverhalt ergibt sich unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 59 Abs. 1 AVG (Gebot einer möglichst gedrängten, deutlichen Fassung des Spruchs) für die einzelnen Aufassungsvorkehrungen Folgendes:

4.1. Die nunmehrige Vorkehrung 1. betrifft Gefahren, die von in Teer oder dem ebenso gefährlichen Kreosot getränkten Schwellen (gleichgültig ob noch verbaut oder lose) und Fernmeldemasten sowie von Asphaltbruch für den Boden und das Grundwasser ausgehen. Darin gehen die Vorkehrungen 1., 3., 5., 7. und 18. des angefochtenen Bescheides auf.

Soweit sich die Vorkehrung 1. des angefochtenen Bescheides auch auf Schienen und Kleineisen erstreckt, hat sie zu entfallen, weil davon keine Gefahr ausgeht. Dasselbe gilt für die Vorkehrung 7. des Bescheides hinsichtlich des Gleisschotters. Die im Bescheid in den Vorkehrungen 1., 3., 4., 5. und 7. angeordnete „fachgerechte Entsorgung“ kann auf Grundlage des § 29 Abs. 2 EisbG nicht angeordnet werden und hat daher zu entfallen.

Dass zuletzt auf der Strecke kein Asphaltbruch mehr festgestellt werden konnte, ist im Hinblick auf die Ausführungen oben unter 2.3. ohne Relevanz, war dieser doch im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides noch vorhanden.

4.2. In der nunmehrigen Vorkehrung 2. geht die Vorkehrung 4. des angefochtenen Bescheides auf. Letztendlich konnte nur hinsichtlich dieses einen, nunmehr präzise bezeichneten Signals eine Gefährdung (konkret der Sicherheit des Straßenverkehrs) festgestellt werden, nicht jedoch von sonstigen verbliebenen Signalen oder Lichtzeichen- und Schrankenanlagen.

4.3. Aus diesem Grund hat auch die Vorkehrung 8. des angefochtenen Bescheides hinsichtlich der Lichtzeichen- und Schrankenanlagen sowie sonstiger im Bereich der ehemaligen schienengleichen Eisenbahnübergänge verbliebener Tafeln zu entfallen. Hinsichtlich der Andreaskreuze geht diese Vorkehrung in der nunmehrigen Vorkehrung 3. auf.

4.4. Die in der Vorkehrung 8. des angefochtenen Bescheides angeordnete Entfernung des Gleiskörpers an ehemaligen schienengleichen Eisenbahnübergängen geht in der nunmehrigen Vorkehrung 4. auf, wobei bereits im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides ein Gleiskörper nur mehr an den drei angeführten Übergängen vorhanden war. Insoweit konnte eine Gefährdung des kreuzenden Straßenverkehrs festgestellt werden, die auch durch eine Sanierung der Bedielung nicht vollständig beseitigt werden kann. Daher ist der Gleiskörper samt der Bedielung zu entfernen. Weiters ist, um eine Gefährdung des Straßenverkehrs durch den nach der Entfernung gegebenen Niveauunterschied zu vermeiden, eine Schotterdecke bis auf Straßenniveau herzustellen.

Die Herstellung des Niveaus durch eine Schotterdecke entspricht dem Wunsch der Gesellschaft. Dass durch eine Auffüllung des Niveauunterschieds mit Erde (anstatt mit Schotter), die der natürlichen Umgebung entspricht (also eine vollständige Renaturierung), der Sicherheit des Straßenverkehrs (oder auch der Sicherheit anderer Rechtsgüter) besser gedient wäre als durch die Schotterdecke, konnte nicht festgestellt werden. Da die vollständige Renaturierung die äußerste Grenze der Auflassungsverpflichtung darstellt (vgl. oben 3.2.), muss letztere auch durch eine dieser aus dem Blickwinkel der Sicherheit gleichwertige Maßnahme (wie hier die Auffüllung mit Schotter) als erfüllt angesehen werden.

Die in der Vorkehrung 8. des Bescheides angeordnete straßenbautechnisch dem Stand der Technik entsprechende Aufbau geht darüber hinaus und kann daher dem Inhaber nach § 29 Abs. 2 EisbG nicht aufgetragen werden. Erst recht nicht kann ihm ein Durchziehen der Nivelette der angrenzenden Straße in dem Sinn aufgetragen werden, dass auch im außerhalb des Gleisbereichs angrenzenden Straßenbereich – der selbst bei aufrechter Konzession nicht in den Verantwortungsbereich des Eisenbahnunternehmens fällt (vgl. § 9 Abs. 1 EisbKrV) – bestehende Anrampungen zu beseitigen wären.

Abgesehen davon handelt es sich bei den kreuzenden Straßen um von der ehemaligen Eisenbahn unterschiedliche Anlagen, deren Bau und Erhaltung in einem verkehrssicheren Zustand das NÖ StraßenG 1999 (vgl. konkret § 4 Z 6, § 9 Abs. 1 und § 12a Abs. 2) allein dem Straßenerhalter iSd zuweist, sodass dazu nicht der Inhaber der eingestellten Eisenbahn verpflichtet werden kann (vgl. oben 3.4.).

4.5. Die nunmehrige Vorkehrung 5. entspricht der Vorkehrung 6. des angefochtenen Bescheides mit der Einschränkung, dass sie auf öffentlich zugängliche Bereiche zu beschränken ist, weil § 29 EisbG nicht dem Schutz des Inhabers dient (vgl. oben 3.3.). Das Erfordernis dieser Vorkehrung ergibt sich aus den entsprechenden Feststellungen.

4.6. Die nunmehrige Vorkehrung 6. entspricht im Wesentlichen der Vorkehrung 9. des angefochtenen Bescheides wiederum mit der Einschränkung auf öffentlich zugängliche Bereiche. Damit erübrigt sich eine solche Einschränkung bei der kindersicheren Ausgestaltung der Absturzsicherungen.

Die in der Formulierung des angefochtenen Bescheids speziell angeführten Durchlässe sind nur ein Spezialfall von Absturzstellen. Klarzustellen ist, dass auch durch Abbrüche (Beseitigungen, die speziell für einige Durchlässe in der Vorkehrung 13. angeordnet werden) neu entstehende Absturzstellen von der Vorkehrung umfasst sind.

4.7. In der nunmehrigen Vorkehrung 7. gehen die Vorkehrungen 2. und 10. des angefochtenen Bescheides auf. Hinsichtlich der Einschränkung auf öffentlich zugängliche Bereiche ist auf die Ausführungen zu den vorigen Vorkehrungen zu verweisen.

Den nach den getroffenen Feststellungen aus fehlenden bzw. defekten Schachdeckeln, Abdeckungen und Überplattungen resultierenden Gefahren ist durch Ersatz bzw. sichere Ausführung zu begegnen.

Für die (in der vormaligen Vorkehrung 2. behandelten) Kabelkanäle ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen, dass durch den Ersatz der Abdeckungen eine der im angefochtenen Bescheid angeordneten Verfüllung gleichwertige Sicherheit erreicht werden kann, wobei für diese Abdeckungen der Standard sonstiger Abdeckungen zu gelten hat. Der Ersatz wird von der Gesellschaft gegenüber der Verfüllung bevorzugt.

4.8. Die nunmehrige Vorkehrung 8. entspricht der Vorkehrung 11. des angefochtenen Bescheides. Ihre Erforderlichkeit ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen.

4.9. Die nunmehrige Vorkehrung 9. entspricht der Vorkehrung 12. des angefochtenen Bescheides mit der Einschränkung auf öffentlich zugängliche Bereiche (vgl. oben 4.5.).

4.10. Die nunmehrige Vorkehrung 10. entspricht der Vorkehrung 13. des angefochtenen Bescheides mit der geringfügigen Konkretisierung im Hinblick auf vom bautechnischem Amtssachverständigen besonders hervorgehobene Stützmauern und Ankerwände. Eine Einschränkung auf öffentlich zugängliche Bereiche ist hier nicht vorzunehmen, weil davon auszugehen ist, dass aus einer

Schadhaftigkeit dieser Bauwerke resultierende Hangrutschungen in jedem Fall über eine bloße Gefährdung des Inhabers hinausgehen.

4.11. Die nunmehrige Vorkehrung 11. entspricht der Vorkehrung 14. des angefochtenen Bescheides. Ihre Erforderlichkeit ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen.

4.12. In der nunmehrigen Vorkehrung 12. gehen die Vorkehrungen 15. bis 17. sowie teilweise die Vorkehrungen 19. und 23. des angefochtenen Bescheides auf. Ihre Erforderlichkeit ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen. Ein Erfordernis für über die Wartung und Instandhaltung samt Führung eines Wartungsbuches hinausgehenden Streckenbegehungen und Bekanntgaben an die Behörde (wie es in der Vorkehrung 19. im Bescheid vorgeschrieben war) ist daraus jedoch nicht abzuleiten.

Bei der Erörterung mit den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung ergab sich, dass die Vorkehrungen 15. und 17. des Bescheides auf Vorschläge unterschiedlicher Sachverständiger (einmal für Bautechnik, das andere Mal für Wasserbautechnik) zurückgehen, jedoch dieselbe Entwässerungsanlage betreffen, die sich jedoch nicht (wie zunächst vom bautechnischen Sachverständigen irrtümlich angenommen) an der Eisenbahnkreuzung mit dem Güterweg *** befindet. Die Vorkehrung wurde entsprechend dem präziseren Vorschlag der wasserbautechnischen Amtssachverständigen formuliert, wobei die vom bautechnischen Amtssachverständigen vorgeschlagene Alternative einer Erneuerung der Anlage ebenfalls aufgenommen wurde.

4.13. Die nunmehrige Vorkehrung 13. entspricht hinsichtlich der drei angeführten Wildbäche der Vorkehrung 20. des angefochtenen Bescheides. Nur hinsichtlich dieser Durchlässe hat sich die Beseitigung der Durchlässe und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes (im Sinne einer Angleichung an das Umgebungsniveau) als einzige Möglichkeit erwiesen, der von den Durchlässen ausgehenden Überflutungsgefahr zu begegnen.

4.14. In der nunmehrigen Vorkehrung 14. geht der Rest der Vorkehrung 20., die Vorkehrungen 21. und 22. sowie teilweise die Vorkehrung 23. des angefochtenen Bescheides auf. Bei diesen Wildbächen ist nach den getroffenen Feststellungen eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung ausreichend, die auch die Gesellschaft gegenüber einer Beseitigung bevorzugt. Dass diese auf Grundlage des § 29 EisbG nicht über den Zeitpunkt der Feststellung gemäß § 29 Abs. 4 EisbG hinaus angeordnet werden kann, ändert daran nichts (vgl. oben 3.6.).

Speziell zu den beiden Durchlässen des *** (neu und alt) ist festzuhalten, dass selbst durch deren Beseitigung die auf Grund der zu geringen Dimensionierung gegebene Gefahrensituation für die beiden genannten Liegenschaften nicht beseitigt würde, sondern (wegen der eisenbahnunabhängig gegebenen nicht natürlichen Abflusssituation) eine neue Überflutungsgefahr entstünde. Möglichkeiten für eine gänzliche Beseitigung dieser Gefahr gingen daher und auch in persönlicher Hinsicht, da sie eine Mitwirkung der Eigentümer der gefährdeten Liegenschaften erfordern würden, über die Grenzen des § 29 Abs. 2 EisbG (vgl. oben 3.1. und 3.2.) hinaus. Daher hat sich die Anordnung hinsichtlich dieser Durchlässe wie bei den übrigen Durchlässen, die erhalten werden können, auf die Wartung und Instandhaltung, mit der die Gefahr im Rahmen des § 29 EisbG zumindest verringert werden kann, zu beschränken.

4.15. Das Erfordernis der Beseitigung der Überplattung des *** ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen. Dass diese im angefochtenen Bescheid noch nicht angeordnet war, ändert an der Rechtmäßigkeit der Vorkehrung nichts (oben 1.3.)

5. Zur zeitlichen Dimension der Vorkehrungen:

5.1. Gegen die von der belangten Behörde für den Großteil der Vorkehrungen festgelegte Leistungsfrist von zwei Jahren wurde in der Beschwerde nichts vorgebracht. Auch sonst besteht für das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich kein Grund zu der Annahme, dass diese Frist nicht angemessen iSd § 59 Abs. 2 AVG wäre.

5.2. Das Erfordernis der Festlegung einer kürzeren (sechsmonatigen) Leistungsfrist hinsichtlich der nunmehrigen Vorkehrungen 6. (hier nur hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km *** und ***) und 12. (für die Freiräumung bzw. Erneuerung) ergibt sich aus den getroffenen Feststellungen, die zeigen, dass hier auf Grund des Zustandes der Bedielung bzw. der Gräben besonders aktuelle Gefahrensituationen gegeben sind. Die bei der Eisenbahnkreuzung in km *** mittlerweile (nach Erlassung des angefochtenen Bescheides) durchgeführten Arbeiten waren auch insoweit nicht zu berücksichtigen (vgl. oben 2.3.).

5.3. Die Überprüfungs- bzw. Wartungsintervalle hinsichtlich der Vorkehrungen 10., 12. und 14. ergeben sich aus den getroffenen Feststellungen. Aus der erforderlichen jährlichen Wartung bei der Vorkehrungen 14. folgt auch, dass (nachdem hier aktuell keine Mängel festgestellt werden konnten) die erste Wartung bereits spätestens ein Jahr ab Rechtskraft zu erfolgen hat. Bei den von der Vorkehrung 12. umfassten Entwässerungsgräben hat die erste Wartung ein Jahr nach der Freiräumung bzw. Erneuerung (mit der die besonders aktuelle Gefahrensituation beseitigt wird) zu erfolgen.

5.4. Die Begrenzung der mit den Vorkehrungen 10., 12. und 14. vorgeschriebenen wiederkehrenden Leistungen (Überprüfungen und Wartungen) mit der Rechtskraft eines Bescheides gemäß § 29 Abs. 4 EisbG ergibt sich aus den Erwägungen oben unter 3.6.

6. Ergebnis:

Entsprechend diesen Erwägungen sind die Auflassungsvorkehrungen und die zugehörigen Leistungsfristen neu zu formulieren. Da sich die ursprünglichen Vorkehrungen zum Teil als zu weitgehend erwiesen haben, wird der Beschwerde damit teilweise Folge gegeben.

7. Zu den Verfahrenskosten:

Im Beschwerdeverfahren angefallene Kommissionsgebühren sind der Gesellschaft nicht vorzuschreiben, weil – wie schon die teilweise Beschwerdestattgabe zeigt – die

Beschwerdeführung nicht als aussichtslos angesehen werden kann (vgl. VwGH 26.02.2016, Ro 2014/03/0065, mwN).

8. Zur aufschiebenden Wirkung:

Mit der vorliegenden Entscheidung erübrigt sich die mit dem Beschluss vom 6. April 2023 ausgesprochene teilweise Aberkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde und somit auch die von der Gesellschaft in ihrem Schriftsatz vom 3. Mai 2023 begehrte Aufhebung dieser Aberkennung (vgl. VwGH 19.11.2019, Ra 2019/09/0050, mwN).

V. Zur Zulässigkeit der Revision

Die (ordentliche) Revision ist zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zum konkreten Ausmaß von behördlich gemäß § 29 Abs. 2 EisbG angeordneten Auflassungsvorkehrungen fehlt. Dies scheint im vorliegenden Fall zunächst speziell im Hinblick auf die von der belangten Behörde bejahte, vom Landesverwaltungsgericht jedoch verneinte Verpflichtung des Inhabers, an ehemaligen Eisenbahnkreuzungen einen der angrenzenden Straße entsprechenden Straßenaufbau (insbesondere eine Asphaltierung) herzustellen, von entscheidungswesentlicher Relevanz.

Weiters ist in der bisherigen Rechtsprechung ungeklärt, ob die Auflassung auch dem Schutz der ehemaligen Eisenbahnlage selbst bzw. des Inhabers oder nur dem Schutz „nach außen“ dienen soll.

Es fehlt auch Rechtsprechung zu der Frage, ob eine Beseitigung von Anlagenteilen anzuordnen ist, wenn damit zwar einer von diesen verursachten Gefahr begegnet werden kann, jedoch von der Eisenbahn unabhängig entstandene Gefahren vergrößert werden (wie dies im vorliegenden Fall bei den Durchlässen des *** der Fall ist), ebenso zur Beurteilung von Gefahren, denen durch regelmäßige Überprüfungen und Wartungen begegnet werden kann, die aber nach der hier vertretenen Ansicht (sowohl nach § 19 Abs. 2 als auch nach § 29 Abs. 2 EisbG) nicht über die Rechtskraft eines Bescheides nach § 29 Abs. 4 EisbG hinaus aufgetragen werden können. Zu der Frage, ob eine solche zeitliche Begrenzung aus § 29 Abs. 4

EisbG abzuleiten ist, fehlt schließlich ebenfalls Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes.

Die Beantwortung all dieser Rechtsfragen ergibt sich nicht klar aus Wortlaut und systematischer Einordnung des § 29 Abs. 2 EisbG. Es erscheint daher auch eine andere Auslegung als die hier vom Landesverwaltungsgericht vertretene vorstellbar. Darin liegen somit Rechtsfragen, denen im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt. Dass diese nicht für alle nunmehr ausgesprochenen bzw. im angefochtenen Bescheid enthaltenen Vorkehrungen von Relevanz sind, ändert nichts an der gänzlichen Zulässigkeit der Revision, zeigt doch die Systematik des § 29 EisbG klar, dass nur ein einziger Auflassungsbescheid nach Abs. 2 zu erlassen ist und somit darin ausgesprochene Vorkehrungen nicht (iSd § 59 Abs. 1 letzter Satz AVG) voneinander trennbar sind.