

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der G GmbH in G, vertreten durch Eckert Fries Prokopp Rechtsanwälte GmbH in 2500 Baden, Erzherzog Rainer Ring 23, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Steiermark vom 15. Mai 2014, Zlen LVwG 30.33-3063/2014-6, LVwG 94.33-1770/2014-6, betreffend Eisenbahnkreuzungen (mitbeteiligte Partei: Stadtgemeinde Deutschlandsberg, vertreten durch Eisenberger Herzog Rechtsanwalts GmbH in 8010 Graz, Hilmgasse 10; vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde: Landeshauptmann von Steiermark), zu Recht erkannt:

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Die revisionswerbende Partei hat der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.106,60 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

I. Sachverhalt

1. Mit seiner Entscheidung vom 15. Mai 2014 gab das Landesverwaltungsgericht Steiermark gemäß § 73 Abs 1 AVG iVm §§ 28 und 31 VwGVG und § 3 Abs 1 VwGbk-ÜG der Säumnisbeschwerde (vormals Devolutionsantrag) der revisionswerbenden Partei statt (Spruchpunkt I.).

Weiters wurden gemäß § 28 Abs 1 VwGVG iVm § 3 VwGbk-ÜG und § 48 Abs 3 des Eisenbahngesetzes 1957 die Anträge der revisionswerbenden Partei auf Kostenentscheidungen für die Eisenbahnkreuzungen in:

- km 2,737 (Stadt Graz; Peter Roseggerstraße),
- km 32,581 (Stadtgemeinde Deutschlandsberg; Holleneggerstraße),
- km 32,800 (Stadtgemeinde Deutschlandsberg),
- km 5,596 (Gemeinde Dobl; Alter Graben),
- km 9,445 (Gemeinde St. Josef/Weststeiermark; Grabenwechslerweg) und
- km 11,737 (Gemeinde Stainztal; Allingweg)‘

als unbegründet abgewiesen (Spruchpunkt II.).

Ferner wurde gemäß § 25a VwGVG die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG gegen dieses Erkenntnis zugelassen (Spruchpunkt III.).

2. Zu Spruchpunkt I. wurde begründend festgehalten, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie habe über den Devolutionsantrag der revisionswerbenden Partei bis 31. Dezember 2013 nicht entschieden, weshalb auf Grund des Art 151 Abs 51 Z 8 B-VG nunmehr dem Verwaltungsgericht die Entscheidung obliege. Der mit Eingabe vom 30. September 2013 gestellte Devolutionsantrag sei nunmehr als Säumnisbeschwerde iSd Art 130 Abs 1 Z 3 B-VG zu werten. Der Landeshauptmann von Steiermark habe nicht darlegen können, dass diese Verzögerungen nicht auf ein überwiegendes Verschulden der Behörde zurückzuführen sei. Die Verzögerung sei weder durch das Verschulden der Partei noch durch „unüberwindliche Hindernisse“ verursacht worden, weshalb der Säumnisbeschwerde Folge gegeben werde.

Zu Spruchpunkt II. wurde begründend im Wesentlichen Folgendes festgehalten: Mit Eingabe vom 25. März 2013 habe die revisionswerbende Partei gemäß § 48 Abs 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60 (EisbG), den Antrag auf Kostenentscheidung ua für die beiden Eisenbahnkreuzungen in der Stadtgemeinde Deutschlandsberg gestellt und sich dabei auf einen Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 6. April 2011 berufen. Nach vorangegangenen

Korrespondenzen mit dem zuständigen Träger der Straßenbaulast habe bezüglich der Kostentragung keine Einigung erzielt werden können, seitens der revisionswerbenden Partei werde der nach § 48 Abs 2 EisbG festgelegte Teilungswert von je 50 % nicht akzeptiert. Die Behörde sei daher ersucht worden, die Kostenteilungsmasse und den Kostenteilungsschlüssel für diese Eisenbahnkreuzungen festzusetzen.

Im Rahmen des Parteiengehörs hätte sich auch die mitbeteiligte Gemeinde gegen eine Kostenbeteiligung ausgesprochen und ausgeführt, dass auf Grund von Anträgen der revisionswerbenden Partei festgestellt worden sei, dass die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen - wie bisher - gemäß § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) erfolgen könnte. Der beigezogene Amtssachverständige habe bei der verwaltungsbehördlichen Verhandlung festgestellt, dass keine maßgeblichen Gründe für die Abänderung der Art der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzungen bestehen würden. Es seien daher keine neuen Anordnungen erlassen worden, die ein Vorgehen nach § 49 Abs 2 iVm § 48 Abs 2 bis 4 EisbG rechtfertigen würden. Entgegen der Auffassung der revisionswerbenden Partei bestehe eine aufrechte behördliche Entscheidung und Regelung über die Kostentragung. Eine neue Anordnung nach § 49 Abs 2 EisbG, welche eine neue Regelung der Kosten rechtfertigen würde, liege nicht vor. Da ein Antrag iSd § 48 Abs 3 EisbG nur innerhalb von drei Jahren nach Rechtskraft einer neuen Anordnung gestellt werden könnte, sei der vorliegende Antrag unzulässig. Weiters sei dargelegt worden, dass die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen im überwiegenden Interesse der revisionswerbenden Partei lägen und sich auch die mitbeteiligte Partei außer Stande sehen würde, Kosten für diese Eisenbahnkreuzungen zu übernehmen.

In ihrer Stellungnahme dazu vom 13. Dezember 2013 habe die revisionswerbende Partei ua darauf hingewiesen, im genannten Bescheid vom 6. April 2011 sei festgestellt worden, dass die Sicherung der Eisenbahnkreuzung der revisionswerbenden Partei wie bisher erfolgen könne. Gemäß dieser behördlichen

Anordnung müssten zwar keine neuen Sicherheitsmaßnahmen gesetzt werden, doch fielen für die Erhaltung und Instandhaltung dieser Anlagen neue bzw laufende Kosten an. Die Behörde habe keine gesonderte Kostenentscheidung iSd § 49 iVm § 48 EisbG getroffen. Die revisionswerbende Partei habe gegenständlich von der nach § 48 Abs 3 EisbG vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine von der gesetzlichen 50:50 Aufteilung gemäß § 48 Abs 2 leg cit abweichende Kostenregelung zu beantragen. Entgegen der mitbeteiligten Partei handle es sich bei dem Bescheid vom 6. April 2011 um eine neue Anordnung iSd §§ 48 und 49 EisbG, die den Antrag auf Kostenfestsetzung rechtfertige. Auch einem Rundschreiben des Verkehrsministeriums vom 13. Mai 2011 sei klar zu entnehmen, dass bei dieser Entscheidung gemäß § 49 Abs 2 EisbG und somit auch im Falle einer Erneuerung von Eisenbahnsicherungsanlagen die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 leg cit sinngemäß anzuwenden seien.

Nach Darstellung der Rechtslage und ihrer Entwicklung führte das Verwaltungsgericht in rechtlicher Hinsicht aus, dass gemäß § 49 Abs 2 EisbG die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden habe, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden seien, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen (ausgenommen solcher mit beschränkt-öffentlichem Verkehr) vom Eisenbahnunternehmen allein zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung bestehe oder getroffen werde. Es sei daher zunächst zu prüfen, ob es sich bei den antragsgegenständlichen Anordnungen um eine neue Anordnung gemäß § 49 Abs 2 iVm § 48 EisbG handle, welche einen Antrag auf Kostenfestsetzung rechtfertigen würde, oder ob es sich dabei lediglich um eine Überprüfung bestehender Eisenbahnkreuzungen und der Art ihrer Sicherung handle und ob diese - wie bisher - beibehalten werden könne. Mit dem vorliegend einschlägigen Bescheid vom 6. April 2011 sei festgestellt worden, dass eine Änderung oder Anpassung der Sicherungsart bzw der Sicherungseinrichtungen oder zusätzliche

Sicherungseinrichtungen nicht erforderlich seien. Die bestehende Art der Sicherung und die bestehenden Sicherheitseinrichtungen seien als ausreichend verkehrssicher und den derzeitigen Verkehrsverhältnissen und somit als dem Stand der Technik entsprechend bestätigt worden. Damit seien für die antragsgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen in der Stadtgemeinde Deutschlandsberg keine Anordnungen nach § 49 Abs 2 EisebG getroffen worden, die eine neue Regelung der Kosten auf dem Boden des § 48 EisebG rechtfertigen würden.

Das vorgelegte Schreiben des Verkehrsministeriums vom 13. Mai 2011 nehme Stellung zur Frage der Anwendbarkeit der Kostentragungsregelung des § 48 Abs 2 bis 4 EisebG im Falle einer Erneuerung der Eisenbahnkreuzung. Dort sei festgehalten worden, dass nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage diese naturgemäß zu erneuern sei. Da dies in der Regel nach 25 bis 30 Jahren erreicht sei, sei davon auszugehen, dass sich in diesem Zeitraum die Verkehrsverhältnisse bzw die technischen Erfordernisse (wesentlich) geändert hätten. Der Erneuerung der Sicherungsanlage habe ein behördliches Verfahren gemäß § 49 Abs 2 EisebG voranzugehen, damit die Art der Sicherung bzw die sicherungsrelevante Ausgestaltung der Sicherungsanlage den nunmehr vorhandenen Verkehrserfordernissen bzw örtlichen Verhältnissen angepasst werde. Die Oberste Eisenbahnbehörde habe weiters festgehalten, dass bei einer Erneuerung der Sicherungsanlage für die Kostentragung die Regelungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisebG sinngemäß anzuwenden seien.

Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts könnten in die Kostenteilungsmasse, da § 48 EisebG nur eine zur besseren Verkehrsabwicklung relevante bauliche Umgestaltung bzw technische Anpassung von Verkehrswegen umfasse und damit nur den Änderungsbedarf und nicht die gesamte bestehende Eisenbahnkreuzung an sich betreffe, auch auf dem Boden des § 49 Abs 2 EisebG nur die Kosten für die Anpassung der Sicherungsanlage bzw deren bauliche Umgestaltung im Hinblick auf eine bessere bzw sicherere Verkehrsabwicklung eingehen. Werde nun behördlich - wie über den Antrag der revisionsführenden Partei

bezüglich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen - festgestellt, dass kein Erfordernis für eine bessere bzw sicherere Verkehrsabwicklung bestehe, liege auch keine Notwendigkeit für eine technische Umgestaltung iSd § 48 EisbG vor. In einem solchen Fall werde die Behörde, wie im Fall der antragsgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen, aussprechen, dass die bestehende Art der Sicherung bzw die Ausgestaltung der Sicherungsanlage beibehalten werden könne. Ein Ersatz der alten Sicherungsanlage mit derselben Ausgestaltung an Sicherungseinrichtungen könne nicht als technische Anpassung oder bauliche Umgestaltung im Sinn des Gesetzes angesehen werden, da dieser nicht zur besseren bzw sichereren Verkehrsabwicklung diene. Reinvestitionen, die keine technische Anpassung der Sicherungsanlagen beinhalten würden, seien somit in sinngemäßer Anwendung des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG nicht in die Kostenteilungsmasse miteinzubeziehen. Würden in der der Erneuerung (Reinvestition) vorangehenden behördlichen Überprüfung darüber hinausgehende Anlagenteile, zB zusätzliche Sicherungseinrichtungen wie Andreaskreuze, Vorschriftszeichen, Zusatztafeln, Lichtzeigen und/oder Schranken, vorgeschrieben, seien diese neuen Anlagenteile hingegen in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen und deren Einrichtung, Erhaltung und Inbetriebnahme entsprechend den im Gesetz genannten Kriterien auf die Verkehrsträger aufzuteilen.

Bei den behördlichen Überprüfungen der antragsgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen bei Bahn-km 32,581 und 32,800 (Stadtgemeinde Deutschlandsberg) gemäß § 49 EisbG seien - wie ausgeführt - in keinem Fall eine Änderung oder Anpassung der Sicherungsart oder der Sicherungseinrichtungen oder zusätzliche Sicherungseinrichtungen vorgeschrieben worden. Die bestehende Art der Sicherung und die bestehenden Sicherungseinrichtungen seien als ausreichend verkehrssicher und den derzeitigen Verkehrsverhältnissen und somit als dem Stand der Technik entsprechend bestätigt worden. Mangels technischer Anpassung fielen daher bei diesen Erneuerungen keine Kosten an, die in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen wären. Zwischen der revisionswerbenden Partei und der mitbeteiligten Partei als Träger der Straßenbaulast bestehe diesbezüglich auch keine anderslautende

Vereinbarung. Zum Zeitpunkt, als die Anordnungen bzw Sicherungsmaßnahmen erstmalig vorgeschrieben worden seien, sei § 48 EisbG in seiner Stammfassung BGBl Nr 60/1957 anzuwenden gewesen, wonach in den Bescheiden eine Regelung auch über die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebnahme aufzunehmen gewesen sei. Der Umstand, dass dem maßgeblichen Bescheid aus dem Jahr 1995 eine diesbezügliche Regelung nicht zu entnehmen und die Festsetzung dieser Regelung im Sinn des damals anzuwendenden § 48 EisbG unterblieben sei und dass die Festsetzung dann von keiner Partei bekämpft worden sei, begründe keine Zuständigkeit zur nachträglichen Entscheidung.

Mit dem antragsgegenständlichen Bescheid aus dem Jahr 2011 sei keine neue Anordnung gemäß § 49 Abs 2 iVm § 49 EisbG getroffen worden, die eine neue Regelung der Kosten rechtfertigen würde, ferner vermöge der Umstand, dass in den Bescheiden, mit welchen die Anordnungen erstmalig vorgeschrieben worden seien, keine Kostenregelung für die zukünftige Erhaltung und Inbetriebnahme getroffen worden seien, keine Zuständigkeit zur nachträglichen Entscheidung zu begründen, weshalb die gegenständlichen Anträge auf Kostenfestsetzung abzuweisen gewesen seien.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil vorliegend Rechtsfragen zu lösen gewesen seien, denen grundsätzliche Bedeutung zukomme, insbesondere weil eine Rechtsprechung dafür bisher fehle.

3.1. Ausdrücklich lediglich gegen Spruchpunkt II. dieser Entscheidung richtet sich die Revision, ausdrücklich nicht angefochten wird die in Spruchpunkt I. enthaltene Entscheidung über die Säumnis. Mit der Revision wird insbesondere die Aufhebung des Erkenntnisses begehrt und beantragt, gemäß § 39 Abs 1 Z 1 VwGG eine mündliche Verhandlung durchzuführen.

3.2. In ihrer Revisionsbeantwortung trat die mitbeteiligte Stadtgemeinde der Revision entgegen. Gleiches gilt für die Revisionsbeantwortung der vor dem Verwaltungsgericht belangten Behörde.

Die mitbeteiligte Partei verwies auch auf den Beschluss des Obersten Gerichtshofs vom 17. Juli 2014, 4 Ob 122/14s, mit dem zu der von der revisionswerbenden Partei eingebrachten Klage auf unter § 48 EisbG subsumierbare Kosten für die bauliche Umgestaltung, die künftige Erhaltung und die Inbetriebnahme von im Gemeindegebiet der beklagten Partei liegenden Eisenbahnkreuzungen ausgesprochen wurde, dass diesbezüglich der Zivilrechtsweg nicht offen stehe.

II. Rechtslage

1. § 48 und § 49 EisbG idF BGBl I Nr 25/2010 lauten:

„4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;
2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den

Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder
2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des

umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielen Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

„2. Hauptstück

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu

entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.“

2. § 48 EibG in seiner Fassung vor dem Deregulierungsgesetz, BGBl I Nr 151/2001, lautete:

„Kreuzungen mit Straßen.

§ 48. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat in der nach Abs. 1 ergehenden Anordnung auch zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen, die aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern besteht.

(4) Die Mitglieder und ihre Ersatzmänner sin vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmann) muß rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muß eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Eisenbahnwesens sowie eines rechtskundiger und eines technischer Fachmann des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachmänner des Straßenwesens mit dem Straßenwesens mit dem Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein.

(5) Die Anordnung gemäß Abs. 1 und die Entscheidung gemäß Abs. 2 haben, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6, bei Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes, zu ergehen.

(6) Die an Kreuzungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Bundesstraßen vorzunehmenden Änderungen werden vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau auf Grund eines mehrjährigen Bauprogramms gemeinsam festgelegt. Die Frage der Kostentragung wird hiebei im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen geregelt.

(7) Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 5 stehen einer einvernehmlichen Kostenregelung der Verkehrsträger nicht entgegen.“

III. Erwägungen

1. § 49 Abs 2 EisbG regelt ein Verfahren, das zwar insofern in einem Zusammenhang mit einem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren steht, als es regelmäßig eine derartige eisenbahnrechtliche Genehmigung voraussetzt, vom Gesetzgeber aber davon deutlich getrennt wurde (VwGH vom 10. Oktober 2006, 2006/03/0111 [VwSlg 17.029 A/2006]). Wenn § 49 Abs 2 EisbG auf die in § 48 Abs 2 bis 4 leg cit getroffenen Regelungen über die Kostentragung verweist, kommt im Anwendungsbereich des § 49 leg cit auch die in § 48 Abs 3 leg cit vorgesehene Entscheidung einer Verwaltungsbehörde in einem Verwaltungsverfahren über die Kostentragung zum Tragen.

Aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ergibt sich, dass nach der Rechtslage bis zum Deregulierungsgesetz 2001 auf dem Boden der damaligen §§ 48 und 49 EisbG tatsächlich im Spruch der Entscheidung nach § 49 Abs 2 EisbG, mit der über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung entschieden

wurde, auch die Feststellung der Kosten und deren Aufteilung auf die Verkehrsträger vorzunehmen war, während eine derartige Verpflichtung seit dem Deregulierungsgesetz 2001 nicht mehr besteht und die beiden Verfahren insofern voneinander entkoppelt wurden, als die Kostenentscheidung (§ 48 Abs 2 und 3 EisbG) nicht mehr „in“ der Entscheidung nach § 48 Abs 1 EisbG zu treffen ist, sondern vielmehr (vorbehaltlich einer Einigung) in einem späteren Verfahren (vgl VwGH vom 27. November 2008, 2008/03/0091, mwH). Die durch das Deregulierungsgesetz 2001 in § 48 EisbG - insbesondere in seinem Abs 2 - geschaffene Neuregelung dient der Vereinfachung bzw Erleichterung des Verfahrens (vgl die Gesetzesmaterialien AB 886 BlgNR XXI. GP, S 2; vgl auch den schon zitierten Beschluss des OGH vom 17. Juli 2014, der auf die damit intendierte Entlastung der Verwaltungsbehörde hinweist).

Zur Rechtslage vor dem Deregulierungsgesetz 2001 hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass nach § 48 Abs 2 EisbG in seiner früheren Fassung die Behörde nach der nach § 48 Abs 1 leg cit ergehenden Anordnung grundsätzlich auch zu entscheiden hatte, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben. Nach dieser Rechtslage vor dem Deregulierungsgesetz 2001 bedeutete die in § 49 Abs 2 EisbG angeordnete sinngemäße Anwendung des § 48 Abs 2 leg cit einerseits, dass die Behörde in einem Verfahren nach § 49 Abs 2 EisbG auch über die mit der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges verbundenen Kosten und deren Aufteilung auf die Verkehrsfläche zu entscheiden hatte, und andererseits, dass die Festsetzung, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger diese Kosten zu tragen haben, nach den in § 48 Abs 2 letzter Satz EisbG angeführten Kriterien zu treffen war. Beides (Feststellung der Kosten und deren Aufteilung auf die Verkehrsbetriebe) hatte im Spruch der Entscheidung zu erfolgen, mit der über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges abgesprochen wurde (VwGH vom 22. Juni 1988, 87/03/0195). Wurde aber dessen ungeachtet von der Behörde in einer nach § 48 Abs 1 EisbG

ergangenen Anordnung die Entscheidung über die Aufteilung der Kosten einem gesonderten Verfahren vorbehalten und blieb diese Entscheidung unanfechtbar, dann ist es auch der Behörde nicht verwehrt, von dem jedenfalls auch rechtskräftig gewordenen Vorbehalt Gebrauch zu machen und über die Kostenaufteilung eine gesonderte Entscheidung zu treffen (vgl VwGH vom 16. Juni 1982, 03/3406/80). Der Ausspruch über die Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung und der Ausspruch über die Kostentragung dieser Sicherung wurde in einem untrennbarem Zusammenhang zueinander gesehen, sodass die Aufhebung des Ausspruches über die Art der Sicherung auch die Aufhebung des Kostentragungsausspruches bedingt (VwGH vom 15. November 1989, 88/03/0174 [VwSlg 13.065 A/1989]). Eine Änderung der Ankündigungsart gleicht der Änderung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung und bedurfte ebenfalls einer Anordnung der Behörde, wenn mit dieser Änderung Kosten verbunden sind (VwGH vom 8. Juli 1992, 91/03/0093).

Nach den seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 auf der Grundlage des § 49 Abs 2 EisebG grundsätzlich (mit Ausnahme einer hier nicht relevanten besonderen Regelung für bestimmte Materialbahnen) zur Anwendung kommenden Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisebG steht im Vordergrund eine einvernehmliche Regelung der Kostentragung (§ 48 Abs 2 erster Satz leg cit). Mangels Erreichung einer einvernehmlichen Lösung sieht § 48 Abs 2 EisebG - ex lege - grundsätzlich vor, dass die Kosten je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen sind, wobei davon abweichend bestimmte Auflassungskosten dem Eisenbahnunternehmen zur Gänze zugeordnet wird. Allerdings kann im Einzelfall eine behördliche Entscheidung nach § 48 Abs 3 EisebG über eine andere Kostenteilung bzw Kostentragung beantragt werden, wobei die Antragstellung nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer behördlichen Anordnung nach § 49 Abs 1 EisebG bzw - auf Grund der Verweisung in § 49 Abs 2 EisebG - nach § 49 Abs 2 EisebG zulässig ist. § 48 Abs 3 EisebG sieht unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen die Entscheidung einer Verwaltungsbehörde in einem

Verwaltungsverfahren über die Kostentragung vor, wobei sowohl das Ausmaß der relevanten Kosten sowie deren Aufteilung auf das Eisenbahnunternehmen und einen Träger der Straßenbaulast festzulegen sind. Für den Anwendungsbereich des § 49 EisbG bedeutet das, dass von der Behörde der Umfang der Kosten für die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung festzulegen und die Tragung dieser Kosten auf das Eisenbahnunternehmen und einen Träger der Straßenbaulast nach den in § 48 Abs 3 EisbG normierten Kriterien aufzuteilen ist.

2. Für die von der revisionswerbenden Partei (zusammengefasst) relevierte Frage, ob für die bei einer Überprüfung der schon bestehenden Sicherung eines Eisenbahnüberganges getroffene Feststellung, dass diese Sicherung beibehalten werden kann, eine Festlegung der Kostentragung nach § 48 Abs 2 bis 4 EisbG offensteht, weil es sich dabei um eine Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung iSd § 49 Abs 2 EisbG handelt, ergibt sich vor diesem rechtlichen Hintergrund Folgendes:

Während die in § 49 Abs 1 EisbG enthaltene Ermächtigung zur Erlassung einer Verordnung auf die Art der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge und auf die Weiterbelassung schon bestehender Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen abstellt, fokussiert § 49 Abs 2 EisbG schon von seinem Wortlaut her „die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung“.

Die „im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung“, über die nach § 49 Abs 2 EisbG zu entscheiden ist, bedeutet insbesondere auf Basis des in der Rechtsprechung schon zum Ausdruck gebrachten unmittelbaren Zusammenhanges zwischen der Festlegung der Art der Sicherung und den damit verbundenen Kosten (vgl nochmals VwGH vom 8. Juli 1992, 91/03/0093, und VwSlg 13.065/A/1989) die Entscheidung über die Ausgestaltung der Art und Weise der Sicherung und damit deren inhaltlich gestaltende Festlegung für den Einzelfall. Erfolgt eine behördliche Entscheidung über eine derartige Ausgestaltung, sind die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG sinngemäß (mit einer vorliegend nicht einschlägigen Maßgabe für Materialbahnen) anzuwenden. In einem solchen Fall steht es dem

Eisenbahnunternehmen oder einem Träger der Straßenbaulast auch offen, eine behördliche Entscheidung über die Kostentragung iSd § 48 Abs 3 EisbG (allenfalls auch im Säumnisweg) herbeizuführen.

Wird aber von der Behörde keine derartige Ausgestaltung für den Einzelfall normiert, sondern lediglich - wie unstrittig vorliegend - entschieden, dass die bisherigen Sicherungen von schienengleichen Eisenbahnübergängen beibehalten werden können, kommt die Anordnung der sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG nicht zum Tragen.

Dies vor dem Hintergrund, dass schon infolge der (früheren) Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung ohnehin auf dem Boden der Abs 2 bis 4 des § 48 EisbG eine Kostentragungsregelung besteht und diesbezüglich auch eine behördliche Entscheidung iSd § 48 Abs 3 leg cit unter den dortigen Voraussetzungen herbeigeführt werden konnte. Würde für den Fall, dass behördlich die Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherung entschieden wird, neuerlich die Möglichkeit einer Kostentragungsregelung iSd § 48 Abs 2 bis 4 EisbG offen stehen, würde das nicht nur die in § 48 Abs 3 leg cit getroffene Regelung, dass ein Antrag auf behördliche Festlegung der Kostentragung nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft der behördlichen Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung zulässig ist, unterlaufen, sondern es würde auch die mit dem in § 48 Abs 2 bis 4 EisbG verwirklichten System insgesamt intendierte Entlastung und Erleichterung für die Verwaltungsbehörden konterkariert werden.

Bezüglich einer nach dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 getroffenen Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung kommt im Übrigen nach § 48 Abs 2 EisbG in seiner Fassung nach dem Deregulierungsgesetz 2001 schon seit dieser Entscheidung ohnehin die dort getroffene gesetzliche Kostentragungsregelung zur Anwendung.

Für den Fall, dass die behördliche Entscheidung über die Ausgestaltung der Sicherung vor dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 nach § 48 EisbG in seiner früheren Fassung erfolgte, ohne dass die Kostentragung geregelt wurde, steht es der Behörde nicht offen, bei der Feststellung, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, nunmehr eine Kostentragung auf der Grundlage des § 48 Abs 3 EisbG in seiner nach dem Deregulierungsgesetz 2001 erfolgten Fassung vorzunehmen. Dem sowie auch der Anwendung des § 48 Abs 2 EisbG in seiner nach dem Deregulierungsgesetz 2001 erfolgten Fassung steht die Rechtskraft der damaligen behördlichen Entscheidung entgegen, wobei es dem Eisenbahnunternehmen und einem Träger der Straßenbaulast offen gestanden wäre, die damalige Entscheidung mit Blick auf die Frage der Kostenregelung zu bekämpfen. Sollte sich allerdings die Behörde bei ihrer damaligen Entscheidung einen gesonderten Abspruch über die Kostentragung vorbehalten haben, wurde (wie erwähnt) auch dieser Vorbehalt rechtskräftig und es wäre dem Eisenbahnunternehmen bzw einem Träger der Straßenbaulast offen gestanden, eine behördliche Entscheidung im Säumnisweg herbeizuführen.

Trifft die Behörde, die ausspricht, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, dabei auch eine Regelung für die Kostentragung allfälliger (bloß) ergänzender Änderungen dieser Sicherungsanlage, so kann dieser Bescheid bezüglich dieser Ergänzung ohnehin bekämpft werden, wobei dann die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG grundsätzlich lediglich betreffend die angeordnete Ergänzung einschlägig sind.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass ein verwaltungsbehördlicher Erlass wie das angesprochene verkehrsministerielle Schreiben vom 13. Mai 2011 keine für den Verwaltungsgerichtshof und die Verwaltungsgerichte verbindliche Rechtsquelle darstellt (vgl VwGH vom 27. November 2014, Ra 2014/03/0036, VwGH vom 28. November 2013, 2013/03/0130, sowie die dortigen weiteren Ausführungen und Hinweise).

Damit erweist sich entgegen der Revision die Abweisung aller revisionsgegenständlichen Anträge auf Kostenentscheidung für Eisenbahnkreuzungen durch das Verwaltungsgericht als rechtskonform.

Entgegen der Revision waren Sachverhaltsfeststellungen zur Frage, ob Kosten anfallen, die in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen wären, nicht erforderlich, weil im vorliegenden Fall - wie erwähnt - die Anordnung der sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs 2 bis Abs 4 EisbG in § 49 Abs 2 EisbG gar nicht zum Tragen kommt und das Verwaltungsgericht daher auch keine Entscheidung über die Kostenregelung nach § 48 Abs 3 leg cit (betreffend die Festlegung der Kostenteilungsmasse sowie die Tragung der Kosten) zu treffen hatte.

IV. Ergebnis

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

2. Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte nach § 39 Abs 6 VwGG Abstand genommen werden. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat in seinen Entscheidungen vom 10. Mai 2007, Nr 7.401/04 (*Hofbauer/Österreich 2*) und vom 3. Mai 2007, Nr 17.912 (*Bösch/Österreich*) unter Hinweis auf seine frühere Rechtsprechung dargelegt, dass der Beschwerdeführer grundsätzlich ein Recht auf eine mündliche Verhandlung vor einem Tribunal hat, außer es lägen außergewöhnliche Umstände vor, die eine Ausnahme davon rechtfertigen (vgl auch EGMR vom 13. März 2012, Nr 13556/07, *Efferl/Österreich*, mwH). Der EGMR hat das Vorliegen solcher außergewöhnlicher Umstände angenommen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche Fragen betrifft (vgl idS EGMR vom 18. Juli 2013, Nr 56422/09, *Schädler-Eberle/Liechtenstein*, Rz 97 ff); eine Verhandlung ist dann nicht geboten, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen nicht bestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann; die staatlichen Behörden können auch auf

Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie Rücksicht nehmen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen (vgl VwGH vom 29. Jänner 2014, 2013/03/0004, mwH). Der entscheidungswesentliche Sachverhalt ist im vorliegenden Fall aber geklärt. In der Revision wurden diesbezüglich keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Sachverhaltsfeststellungen zur Frage, ob Kosten anfallen, die in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen wären, wie sie die Revision aufbauend auf ihre unzutreffende Rechtsauffassung als erforderlich ansieht, sind im vorliegenden Fall - wie schon dargestellt - irrelevant. Im Revisionsfall steht somit Art 6 Abs 1 EMRK dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen (vgl VwGH vom 21. Oktober 2014, 2012/03/0178).

3. Der Spruch über den Aufwandsersatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsersatzverordnung 2014. Mangels eines Antrags nach § 59 Abs 1 VwGG war dem Bund, in dessen Namen die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verwaltungsverfahren gehandelt hat, kein Aufwandsersatz iSd § 47 Abs 5 VwGG zuzusprechen.

W i e n , am 18. Februar 2015