



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Landeshauptfrau von Niederösterreich gegen den Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 14. März 2018, Zl. LVwG-AV-1136/001-2017, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Parteien: 1. Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, 2. Ö AG in W), zu Recht erkannt:

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

1 I. Gegenstand

2 A. Die revisionswerbende Landeshauptfrau (LH) ordnete mit Bescheid vom 25. August 2017 nach § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) an, die Eisenbahnkreuzung in km 49,223 der ÖBB-Strecke Wien Praterstern - Rennweg - Wolfsthal mit der Gemeindestraße „Sgasse“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) durch Lichtzeichen zu sichern und diese Sicherung spätestens innerhalb von zwei Jahren nach Rechtskraft dieses Bescheides in Betrieb zu nehmen.

3 Begründend wurde unter anderem Folgendes festgehalten: Die besagte Eisenbahnkreuzung sei auf Grund des Bescheides vom 28. Juni 2002 gemäß § 9 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 (EKVO) durch Lichtzeichenanlagen zu sichern. Bei der am 3. Juli 2017 in H abgehaltenen Ortsverhandlung habe der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und Eisenbahnbetrieb hinsichtlich der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung nachstehendes Gutachten erstattet:

„Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 49,223 der ÖBB-Strecke Wien Praterstern-Rennweg - Wolfsthal mit einer Gemeindestraße („Sgasse“) ist aufgrund des Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom



28. Juni 2002, RU6-E-2303/005, gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern.

Die Eisenbahnkreuzung in km 49,223 der ÖBB-Strecke Wien Praterstern-Rennweg - Wolfsthal befindet sich innerhalb des kundgemachten Ortsgebietes von H. Die Sgasse dient - von der L B9 kommend - als Erschließungsstraße für das Siedlungsgebiet nördlich der Bahn.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist die Bahnstrecke eingleisig.

Nördlich der Bahn befindet sich ein v-förmiger Einmündungsbereich der Gemeindestraßen Sgasse und Sweg.

Auf allen zuführenden Straßenzügen sind beidseits der Bahn die Gefahrenzeichen ‚Bahnübergang ohne Schranken‘ kundgemacht. Die asphaltierte Fahrbahnbreite der Gemeindestraße beträgt ca. 4 m. In der Sgasse sind auf den jeweils zuführenden Fahrstreifen vor den rechtsseitigen Signalgebern Haltelinien markiert.

Die Fahrzeugfrequenz auf der querenden Gemeindestraße beträgt ca. 100 Fahrzeuge/Tag.

Der Kreuzungswinkel beträgt 89°.

Auf der ÖBB-Strecke ist von einer Fahrzeugfrequenz von durchschnittlich 47 Zügen/Tag auszugehen.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt für beide Richtungen 80 km/h.

Aufgrund des Bestandes ist derzeit unter Berücksichtigung der Lage der Signalgeber von einer Sperrstrecke für Fußgänger sowie für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 7,2 m auszugehen.

Aufgrund des Standes der Technik der Sicherungsanlage ist eine Technikzeit von einer Sekunde zu berücksichtigen.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger sowie für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 7,2 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde bei der bestehenden Sicherung mittels Lichtzeichen an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 17 Sekunden und für Fußgänger von 13 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 17 Sekunden ausschlaggebend.

Für beide Richtungen erfolgt die Ein- und Ausschaltung der Sicherungsanlage fahrtbewirkt.



Aufgrund der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten resultiert (für beide Richtungen) bei einer erforderlichen Annäherungszeit für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 17 Sekunden eine Schaltstreckenlänge von 378 m.

Unter Berücksichtigung der erforderlichen Schaltstreckenlänge und der fahrtbewirkten Ein- und Ausschaltung ergeben sich in der Regel zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges an der Eisenbahnkreuzung Zeiten, die weniger als 60 Sekunden betragen.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung ist somit unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten und der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlagenverhältnisse gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Bei Beibehaltung der derzeit vorhandenen Einschaltstellen ergeben sich für beide Richtungen um ca. drei Sekunden längere Sperrzeiten. Dies wird als vernachlässigbar angesehen.

Bei der Beurteilung ist davon auszugehen, dass sich die gegenständliche Eisenbahnkreuzung innerhalb des kundgemachten Ortsgebietes von H befindet. Angesichts des innerhalb des Ortsgebietes zu erwartenden Fußgängerverkehres sind an der westlichen Straßenseite der Sgasse nach der letzten Schiene Lichtzeichen (Rücklichter) anzubringen. Die Anbringung eines Läutewerkes wird hier in Anbetracht der angrenzenden Bebauung für ungeeignet angesehen.

Unter Berücksichtigung des Einführungserlasses zur EisbKrV 2012 vom 27. August 2012 wird eine 2jährige Ausführungsfrist für die Umsetzung als angemessen erachtet.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird als ausreichend beurteilt.“

- 4 Die beiden mitbeteiligten Parteien hätten (mit näherer Begründung) darauf hingewiesen, dass die Voraussetzungen für die Anwendung der Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 3 EisbKrV gegeben wären. Allerdings könne dem glaubwürdigen und schlüssigen Gutachten des Amtssachverständigen nicht ausdrücklich entnommen werden, dass die Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 EisbKrV im vorliegenden Fall zutreffen würden. Die LH sehe daher keine Veranlassung, von diesem Gutachten abzuweisen.

- 5 **B.** Auf Grund der dagegen gerichteten Beschwerde der erstmitbeteiligten Bundesministerin (BM) hob das Verwaltungsgericht den Bescheid gemäß



§ 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG auf und verwies die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die LH zurück. Die Revision dagegen wurde für zulässig erachtet.

- 6 Begründend wurde insbesondere Folgendes festgehalten: Die Beschwerde wende sich dagegen, dass § 102 Abs. 3 EisbKrV zu Unrecht unangewendet gelassen worden sei, und dass ferner die vom Amtssachverständigen als erforderlich erachteten Rücklichter vorzuschreiben gewesen wären. Der zur Ergänzung seines Gutachtens aufgeforderte Amtssachverständige habe mitgeteilt, dass für die Beantwortung der gestellten Fragen die Durchführung einer weiteren örtlichen Verhandlung erforderlich wäre.
- 7 Die LH habe verkannt, dass § 102 Abs. 1 und 3 EisbKrV bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des Abs. 3 dieser Bestimmung (Möglichkeit der Anpassung der Eisenbahnkreuzung unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 EisbG innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 EisbKrV) zwingend anzuwenden sei. Eine Nichtanwendung komme nur dann in Betracht, wenn die bestehende Schrankenanlage bereits alle Anforderungen der EisbKrV für Lichtzeichenanlagen mit Schranken erfülle. Darüber hinaus auch allenfalls dann, wenn das Eisenbahnunternehmen auf die Anwendung verzichte und anstatt einer Anpassung nach § 102 Abs. 3 leg. cit. der Errichtung einer zur Gänze den Bestimmungen der EisbKrV entsprechenden Sicherungsanlage den Vorzug gäbe. Bestehe an der Eisenbahnkreuzung bereits eine der EKVO entsprechende Schranken- oder Lichtzeichenanlage, sei eine vertiefte Prüfung gegenüber dem gewöhnlichen Verfahren (nach § 49 Abs. 2 EisbG iVm §§ 4 f EisbKrV, wobei nach den näheren Determinanten des 6. Abschnittes nur über die zulässige Art der Sicherung abzusprechen sei) erforderlich. Entspreche die bestehende Anlage schon gänzlich den Bestimmungen der EisbKrV, sei weder eine Festlegung einer Leistungsfrist noch ein Ausspruch nach § 102 Abs. 1 und 3 EisbKrV erforderlich; der Ausspruch über die Art der Sicherung habe in einem solchen Fall nur feststellenden Charakter. Entspreche die bestehende Anlage aber nicht gänzlich der EisbKrV, so sei (sofern das Eisenbahnunternehmen nicht darauf verzichte) das Vorliegen der



Tatbestandsvoraussetzungen nach § 102 Abs. 3 EisbKrV für eine Beibehaltung bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer zu überprüfen. Lügen diese Voraussetzungen vor, so trete nach § 102 Abs. 1 zweiter Satz EisbKrV die bescheidmäßige Feststellung der Zulässigkeit der Beibehaltung an die Stelle der Festlegung einer angemessenen Ausführungsfrist. Spätestens nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer sei die bestehende Anlage durch eine gänzlich der EisbKrV entsprechende Anlage zu ersetzen. Lügen die Voraussetzungen für die Beibehaltung aber nicht vor, so sei die Sicherung der Eisenbahnkreuzung entsprechend der nach dem 6. Abschnitt EisbKrV gebotenen Sicherungsart unter Setzung einer angemessenen Ausführungsfrist aufzutragen. Eine solche Sicherung müsse sogleich allen dafür einschlägigen Bestimmungen der EisbKrV entsprechen, wobei aber nur über die Art der Sicherung mit Bescheid abzusprechen sei.

- 8 Außerdem könne die Verwaltungsbehörde neben dem Ausspruch nach den §§ 4 ff EisbKrV nach § 12 Abs. 1 leg. cit. Zusatzeinrichtungen anordnen, wobei aber die von der BM begehrten und vom Amtssachverständigen vorgeschlagenen Rücklichter in der taxativen Aufzählung des § 12 Abs. 1 leg. cit. nicht enthalten seien und eine solche Anordnung daher nicht in Betracht komme. Die Fälle einer Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens zur Anbringung von Rücklichtern seien vielmehr in „§ 28 zweiter Abs. 2 (die Absatzbezeichnung ‚2‘ wurde offenbar versehentlich doppelt vergeben)“ iVm § 22 Abs. 4 sowie in § 28 Abs. 3 EisbKrV für Fälle einer Sicherung durch Lichtzeichen abschließend geregelt. Diese Anforderungen seien vom Eisenbahnunternehmen bei Vorliegen der ordnungsgemäßen Voraussetzungen ohne bescheidmäßige Vorschreibung unmittelbar umzusetzen.
- 9 Ergebe die Überprüfung nach § 102 Abs. 1 EisbKrV bei einer bestehenden Lichtzeichenanlage, dass nunmehr nach der EisbKrV die Sicherung durch Lichtzeichen geboten sei, so seien in dem Fall, dass nach den genannten Rechtsvorschriften (noch nicht vorhandene) Rücklichter erforderlich seien, jedenfalls die Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 leg. cit. zu prüfen, weil wegen des Fehlens der Rücklichter die bestehende Anlage jedenfalls noch nicht





vollständig der EisbKrV entspreche. Eine solche Prüfung sei im gegebenen Fall aber unterblieben. Hinzuweisen sei in diesem Zusammenhang darauf, dass nach „§ 28 zweiter Abs. 2 und Abs. 3 EisbKrV“ allein ein erwarteter Fußgängerverkehr eine Verpflichtung zur Errichtung von Rücklichtern nicht zu begründen vermöge.

- 10 Da die LH den Inhalt des § 102 Abs. 1 und 3 EisbKrV verkannt habe, habe sie auch den für die Anwendung dieser Bestimmung maßgeblichen Sachverhalt nicht hinreichend ermittelt. Die Festlegung einer Sicherungsart nach den §§ 4 ff EisbKrV sei von der Prüfung, ob ein Ausspruch nach § 102 Abs. 3 leg. cit. (Beibehaltung der bestehenden Lichtzeichenanlage bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer) vorzunehmen sei, nicht trennbar (§ 59 Abs. 1 zweiter Satz AVG), zumal bei Vorliegen der Voraussetzungen für die Beibehaltung der bestehenden Anlage die Verpflichtung zur Herstellung einer Sicherung nach den §§ 4 ff EisbKrV bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Anlage aufgeschoben sei und dann die Festlegung einer angemessenen Ausführungsfrist nach § 102 Abs. 1 leg. cit. zu unterbleiben habe.
- 11 Es liege daher eine krasse Ermittlungslücke iSd § 28 Abs. 2 Z 2 und § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG vor. Die LH habe wegen ihrer unzutreffenden Rechtsauffassung bezüglich § 102 EisbKrV erforderliche Ermittlungsschritte völlig unterlassen. Nach der Mitteilung des Amtssachverständigen an das Verwaltungsgericht würden dafür neuerliche Untersuchungen an Ort und Stelle erforderlich sein. Außerdem werde die Überprüfung der Schlüssigkeit des Vorbringens der zweitmitbeteiligten Partei vom 22. Dezember 2017 durch einen entsprechenden Sachverständigen vorzunehmen sein.
- 12 Durch die Verknüpfung des Ausspruches nach § 102 Abs. 3 EisbKrV mit der Bestimmung einer Sicherungsart nach §§ 4 ff leg. cit. sollten offensichtlich zeitliche „Sicherheitslücken“ vermieden werden, die entstehen würden, wenn sogleich die Herstellung der neuen Sicherungsart aufgetragen würde, zumal dann bis zum Ablauf der Ausführungsfrist möglicherweise keine Sicherung auf der Eisenbahnkreuzung bestehen würde. Zudem würden bei dieser Vorgangsweise Investitionen des Eisenbahnunternehmens in eine der alten





Rechtslage entsprechende Sicherheitseinrichtung geschützt. Daher käme eine separate Entscheidung nur hinsichtlich des Leistungsbefehls zur Herstellung einer der EiskrV entsprechenden Sicherung durch Lichtzeichen bzw. nur hinsichtlich der Prüfung der Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 EiskrV nicht in Betracht. Sei diese Prüfung in rechtswidriger Weise unterblieben, sei wegen der Untrennbarkeit der beiden Aussprüche auch die Festlegung der Sicherungsart des §§ 4 ff EiskrV rechtswidrig, selbst wenn dagegen (wie vorliegend) für sich genommen keine Bedenken bestünden.

- 13 Ausgehend von diesem untrennbaren Verfahrensgegenstand erreichten die nachzuholenden Ermittlungen ein Ausmaß, das eine Zurückverweisung an die Verwaltungsbehörde iSd § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG rechtfertige. Für die Prüfung der Voraussetzung nach § 102 Abs. 3 EiskrV seien umfangreiche Ermittlungen zur technischen Ausgestaltung der bestehenden Lichtzeichen notwendig. Die Verwaltungsbehörde habe dazu wegen ihrer verfehlten Rechtsauffassung bisher (wie erwähnt) gar keine Ermittlungsschritte gesetzt.
- 14 Da im Hinblick auf das Wort „beziehungsweise“ in § 102 Abs. 1 EiskrV das Verhältnis zwischen den §§ 4 ff leg. cit. und § 102 Abs. 1 und Abs. 3 leg. cit. auch auf eine andere Weise als durch das Verwaltungsgericht ausgelegt werden könnte, erweise sich die Revision gegen diese Entscheidung als zulässig.
- 15 C. In ihrer dagegen gerichteten Revision begehrte die vor dem Verwaltungsgericht belangte Landeshauptfrau insbesondere, den in Revision gezogenen Beschluss des Verwaltungsgerichts wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts, in eventuelle wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.
- 16 Die Revision sei zulässig, weil das Verwaltungsgericht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG abgewichen sei und seine Entscheidung zudem nicht hinreichend begründet habe. Außerdem sei die vom Verwaltungsgericht in seiner Zulässigkeitsbegründung genannte Rechtsfrage zu klären.
- 17 In ihren Revisionsbeantwortungen traten die beiden mitbeteiligten Parteien der Amtsrevision entgegen.



18 **II. Erwägungen**

19 **A.** Die vorliegende Revision erweist sich als zulässig, weil bislang nicht
hinreichend Rechtsprechung zur EisbKrV besteht, um den
Verwaltungsgerichten die zur Handhabung erforderlichen Leitlinien
vorzugeben.

20 **B.** Nach § 49 EisbG setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und
Technologie 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 Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen
Eisenbahnübergängen weiter belassen werden dürfen“. Über die im Einzelfall
zur Anwendung kommende Sicherung ist nach Maßgabe der örtlichen
Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden (§ 49 Abs. 2 leg. cit.).

21 Nach § 3 der darauf gestützten EisbKrV hat das Eisenbahnunternehmen nach
Maßgabe dieser Verordnung Eisenbahnkreuzungen zu sichern. Die Sicherung
einer Eisenbahnkreuzung kann nach § 4 Abs. 1 leg. cit. vorgenommen werden
durch: „1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes; 2. Abgabe
akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus; 3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder 5. Bewachung“.

22 § 102 EisbKrV trifft betreffend bereits bestehende Sicherungen insbesondere
folgende Übergangsbestimmungen:

„Übergangsbestimmungen

§ 102. (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961
und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961,
die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2
Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind
innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde
gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die
erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung
einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten
dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu
entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3
bis 5 beibehalten werden kann.



...

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach der letzten Schienen angebracht sind (Rücklichter) und die bisher nicht in die Überwachung einbezogen sind, nicht anzuwenden.“

23

C. Gemäß § 102 Abs. 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl II Nr. 216/2012 (EisbKrV), die am 1. September 2012 in Kraft trat und die bis dahin geltende Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 ersetzte, müssen daher bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen nach der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 innerhalb von 12 Jahren ab



Inkrafttreten der EisbKrV von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG überprüft werden.

24 Ausgehend davon hat die Behörde über die erforderliche Art der Sicherung gemäß der EisbKrV unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung endet, zu entscheiden bzw. darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV beibehalten werden darf.

25 § 102 Abs. 3 EisbKrV sieht vor, dass bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen nach der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 unter bestimmten Voraussetzungen beibehalten werden dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 EisbKrV angepasst werden können.

26 Dabei unterscheidet die Norm hinsichtlich der Dauer der zulässigen Beibehaltung der Anlagen grundsätzlich zwei Fälle:

Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 dürfen bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden, wenn sie innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten der EisbKrV an die genannten Bestimmungen der Verordnung angepasst werden können.

Wird aber bei den soeben genannten Schrankenanlagen und Lichtzeichenanlagen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht, oder mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten, so dürfen diese Anlagen - unter der Voraussetzung der Möglichkeit zur Anpassung an die genannten Bestimmungen - längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung beibehalten werden.

27 Im Zusammenhang mit § 102 Abs. 3 EisbKrV hat der Verwaltungsgerichtshof bereits klargestellt, dass eine Anpassung der bestehenden Anlage überhaupt nur dann in Betracht kommt, wenn die Bestandanlage fahrtbedingt angeschaltet



wird (vgl. VwGH 29.5.2018, Ra 2018/03/0037). Auf die nähere Begründung der Entscheidung wird gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen.

28 **D.** Die Verwaltungsbehörde hat nach den in Rede stehenden Bestimmungen Eisenbahnkreuzungen nicht nur bezüglich der erforderlichen Art der Sicherung (vgl. den ersten Halbsatz des zweiten Satzes des § 102 Abs. 1 EisbKrV), sondern gleichzeitig auch dahin zu überprüfen, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen (nach Maßgabe der Abs. 3 bis 5 des § 102 EisbKrV mit entsprechenden Anpassungen) beibehalten werden können (vgl. den zweiten Halbsatz des zweiten Satzes des § 102 Abs. 1 EisbKrV).

29 Daraus folgt, dass dann, wenn (wie im vorliegenden Fall) eine Überprüfung nach § 102 Abs. 1 erster Satz EisbKrV vorzunehmen ist, dabei gemäß § 102 Abs. 1 zweiter Satz leg. cit. nicht nur über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung, sondern zugleich auch (wie sich aus dem Wort „beziehungsweise“ ableiten lässt) darüber zu entscheiden ist, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe der Abs. 3 bis 5 des § 102 EisbKrV beibehalten werden kann.

30 Dieser Verpflichtung, auch über die Beibehaltung dieser Sicherung zu entscheiden, korrespondiert der Anspruch eines Eisenbahnunternehmens auf Beibehaltung nach Maßgabe der genannten einschlägigen Rechtsvorschriften.

31 Die Überprüfungsverpflichtung nach § 102 Abs. 1 EisbKrV bezieht sich somit stets auch die Frage der Beibehaltung einer bestehenden Sicherung im genannten Sinn. Aus rechtlicher Sicht zählt diese Frage der Beibehaltung zur Frage der Festlegung der Sicherung nach § 102 Abs. 1 zweiter Satz EisbKrV und lässt sich daher davon nicht trennen.

32 **E.** Vor diesem Hintergrund hat der Spruch der auf Basis der Überprüfung ergehenden verwaltungsbehördlichen Entscheidung jedenfalls aus folgenden Spruchteilen zu bestehen:

33 Im ersten Spruchteil ist anzuordnen, welche Sicherung die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV aufzuweisen hat.

34 Im zweiten Spruchteil sind folgende Fälle zu unterscheiden:





- 35 Kann die bestehende Anlage nicht beibehalten werden, ist eine angemessene Ausführungsfrist für die notwendigen Änderungen festzusetzen, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV endet.
- 36 Sollte aber die bestehende Sicherung bereits der im ersten Spruchteil angeordneten Art der Sicherung entsprechen, ist auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden kann. In diesem Fall bedarf es weder der Festsetzung einer Ausführungsfrist noch einer Festlegung, wie lange die Beibehaltung der Bestandanlage zulässig ist.
- 37 Entspricht die bestehende Sicherung zwar nicht der im ersten Teil angeordneten Art der Sicherung, erfüllt sie aber die Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 EisbKrV, so hat die Behörde im zweiten Teil ihrer Entscheidung auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden darf. Dabei hat sie jedenfalls bestimmt anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkt die Beibehaltung erfolgen darf. Dementsprechend ist in jenen Fällen, in denen die Anlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden darf, ein auf sachverständiger Grundlage ermittelter Endtermin auszusprechen. Darf die Anlage im Sinne des § 102 Abs. 3 EisbKrV „längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung“ beibehalten werden, so ist anzugeben, bis zu welchem Termin diese Höchstfrist fallbezogen ausgeschöpft werden darf. Die so präzise umschriebene Beibehaltungsdauer ist damit gleichzeitig auch die Ausführungsfrist für die Anpassung der Anlage an die im ersten Spruchteil angeordnete Art der Sicherung, sodass mit Ablauf der Beibehaltungsdauer der gesetzmäßige Zustand entsprechend dem ersten Spruchteil der Entscheidung hergestellt sein muss.
- 38 **F.** Auf dieser (rechtlichen) Grundlage wäre auch der vorliegende Fall zu entscheiden (gewesen).
- 39 Dem Verwaltungsgericht ist darin zuzustimmen, dass sich die LH (als fallbezogen zuständige Eisenbahnbehörde) in ihrer Entscheidung lediglich mit dem ersten Teil der erforderlichen Prüfung nach § 102 EisbKrV beschäftigt hat.



- 40 Den weiteren - zuvor dargestellten - Entscheidungsteil wies der verwaltungsbehördliche Bescheid nicht auf und es wurden dazu auch - wenn überhaupt - nur ansatzweise Ermittlungen getätigt.
- 41 Ausgehend davon kann es bei dem vorliegend gegebenen spezifischen rechtlichen Rahmen noch für vertretbar erachtet werden, wenn das Verwaltungsgericht davon ausging, dass die Voraussetzungen für die Aufhebung des verwaltungsbehördlichen Bescheides und die Zurückverweisung der Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde nach § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG am Maßstab der ständigen höchstgerichtlichen Rechtsprechung vorliegen.
- 42 Danach ist in § 28 VwGVG ein prinzipieller Vorrang der meritorischen Entscheidungspflicht der Verwaltungsgerichte normiert, weswegen die in § 28 Abs. 3 zweiter Satz leg. cit. vorgesehene Möglichkeit der Kassation eines verwaltungsbehördlichen Bescheides streng auf ihren gesetzlich zugewiesenen Raum zu beschränken ist. Von der Möglichkeit der Zurückverweisung kann nur bei krassen bzw. besonders gravierenden Ermittlungslücken Gebrauch gemacht werden; eine Zurückverweisung der Sache an die Verwaltungsbehörde zur Durchführung notwendiger Ermittlungen kommt daher nur dann in Betracht, wenn die Verwaltungsbehörde jegliche erforderliche Ermittlungstätigkeit unterlassen hat, wenn sie zur Ermittlung des maßgebenden Sachverhaltes (vgl. § 37 AVG) lediglich völlig ungeeignete Ermittlungsschritte gesetzt oder bloß ansatzweise ermittelt hat. Gleiches gilt, wenn konkrete Anhaltspunkte annehmen lassen, dass die Verwaltungsbehörde (etwa schwierige) Ermittlungen unterlassen hat, damit diese dann durch das Verwaltungsgericht vorgenommen werden. Sind (lediglich) ergänzende Ermittlungen vorzunehmen, liegt die (ergänzende) Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes durch das Verwaltungsgericht im Interesse der Raschheit im Sinn des § 28 Abs. 2 Z 2 erster Fall VwGVG (vgl. zum Ganzen grundlegend VwGH 26.6.2014, Ro 2014/03/0063, VwSlg. 18.886 A; aus der Folgejudikatur beispielsweise VwGH 3.4.2018, Ra 2017/01/0433, VwGH 29.5.2018, Ra 2017/03/0083, und VwGH 26.6.2018, Ra 2016/04/0031).





- 43 Auf dem Boden dieser Rechtslage erscheint es (wie erwähnt) noch vertretbar, bei dem durch die genannten Rechtsvorschriften gegebenen Rahmen eine besonders gravierende Ermittlungslücke iSd Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes VwSlg. 18.886 A, anzunehmen, wenn die Verwaltungsbehörde im vorliegenden Fall betreffend die nach § 102 EisbKrV eröffnete Möglichkeit der temporären Beibehaltung einer bestehenden Sicherung einer Eisenbahnkreuzung bloß ansatzweise ermittelt hat. Die Amtsrevision führende LH hätte sich diesbezüglich nicht mit der lapidaren Aussage begnügen dürfen, dass sich aus dem Gutachten des Amtssachverständigen keinerlei Hinweise betreffend den § 102 EisbKrV ergeben würden. Vielmehr hätte diese Verwaltungsbehörde angesichts ihrer Überprüfungspflicht nach § 102 EisbKrV von Amts wegen (etwa auch durch einen entsprechenden Auftrag an den Sachverständigen, sein Gutachten zu ergänzen) auch die Frage der Beibehaltung der schon bestehenden Sicherung auf dem Boden der genannten Verordnung prüfen bzw. darüber entscheiden müssen.
- 44 **G.** Da entgegen der Revision auch nicht gesagt werden kann, dass das Verwaltungsgericht seine Entscheidung nicht hinreichend begründet hätte, konnte der Revision auch vor diesem Hintergrund kein Erfolg beschieden sein.
- 45 **H.** Entgegen der Revision berührt schließlich die Frage der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung angesichts der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung, BGBl. II Nr. 384/1999 idF BGBl. II Nr. 2015/2012 (EisbAV) - vgl. etwa § 2 leg. cit. - den Arbeitnehmerschutz iSd § 12 des Arbeitsinspektionsgesetzes 1993, weshalb im Verwaltungsverfahren sowie im Verfahren vor den Verwaltungsgerichten dem zuständigen Arbeitsinspektorat - hier gemäß § 26 Abs. 8 ArbIG dem Zentral-Arbeitsinspektorat, das für die BM tätig wird (vgl. VwGH 15.4.2016, Ra 2016/02/0028) - Parteistellung und das Recht der Beschwerde zukam (§ 12 Abs. 1 und 4 ArbIG) und im Übrigen der BM die Möglichkeit offen stand, Revision beim Verwaltungsgerichtshof zu erheben (§ 13 ArbIG).



46

III. Ergebnis

47

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

W i e n , am 5. September 2018

