

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

28.01.2020

Geschäftszahl

Ra 2019/03/0076

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Landeshauptfrau von Niederösterreich gegen den Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 14. Mai 2019, Zl. LVwG-AV-1158/001-2018, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Parteien: 1. Bundesminister für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, 2. Ö AG in W, vertreten durch Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Der Bund hat der zweitmitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1 Mit Bescheid vom 18. Oktober 2018 ordnete die belangte Behörde, die Landeshauptfrau von Niederösterreich und nunmehrige Revisionswerberin (iF auch: LH) auf Grundlage von § 49 Abs. 2 EisbG an, die Eisenbahnkreuzung in km 63,163 der ÖBB-Strecke Leobersdorf - St. Pölten mit einer Gemeindestraße sei gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, "wobei der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV als Vollschrannen mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen" sei.

2 Begründend wurde zusammengefasst ausgeführt, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung sei derzeit gemäß § 8 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 (EKVO) "durch Schrankenanlagen" zu sichern (ausgehend vom Gutachten des beigezogenen Amtssachverständigen handelt es sich dabei um eine "halbautomatische Vollschrannenanlage mit Lichtzeichen"). Der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und -betrieb habe im Rahmen der am 27. August 2018 abgehaltenen Ortsverhandlung ein Gutachten erstattet, das im Bescheid auszugsweise wiedergegeben wurde. Darin führte der Amtssachverständige zusammengefasst aus, die erforderliche Annäherungszeit betrage bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschrannen 44 Sekunden. Aufgrund der Lage zum Bahnhof W und der fahrstraßenbewirkten Einschaltung sei die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Berücksichtigung der vorhandenen Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene und der örtlichen Gegebenheiten gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern. Aufgrund der Fahrbahnbreite und des vorhandenen Gehsteiges sei eine Vollschrannenanlage erforderlich. Um eine rechtzeitige Barrierewirkung für den Fußgängerverkehr zu gewährleisten, sei die "Zwischenzeit mit 0 Sekunden" auszuführen. Daraus ergebe sich, dass die Schrankenbäume gleichzeitig zu schließen seien. Unter Berücksichtigung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn resultiere für die Richtung von St. Pölten nach Leobersdorf eine Schaltstreckenlänge von 767 m. Bei Beibehaltung der bestehenden Einschaltstelle (auf Höhe km 62,370) ergebe sich eine Verlängerung der Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges an der Eisenbahnkreuzung um ca. 1,5 Sekunden. Dies werde für vernachlässigbar erachtet, sodass - "bezogen auf die Einschaltstelle" - keine Umbaumaßnahme erforderlich sei.

3 Die LH legte weiter dar, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat habe sich mit Schreiben vom 12. Oktober 2018 dahingehend geäußert, dass der Beibehaltung der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken keine Arbeitnehmerschutzvorschriften entgegenstünden. Im Bauentwurf der Zweitmitbeteiligten sei die Art der Sicherung als Lichtzeichenanlage mit vierteiligem Vollschrannen beschrieben; eine solche sei ausgehend vom

Gutachten auch notwendig. Lügen aber die Voraussetzungen des § 32 EisbKrV vor, sei jedenfalls ein versetztes Schließen vorzusehen.

4 In rechtlicher Hinsicht führte die LH zusammengefasst aus, die Eisenbahnkreuzung sei laut dem Gutachten des Amtssachverständigen, an dessen Schlüssigkeit und Vollständigkeit kein Anlass zu Zweifeln bestehe, gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 leg. cit. als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sei. Die Kriterien des § 38 EisbKrV träfen zu. Mangels Erforderlichkeit von Umbaumaßnahmen bedürfe es der Festsetzung einer Ausführungsfrist nicht. § 38 Abs. 3 letzter Satz EisbKrV ordne bei Vorliegen der in § 32 EisbKrV normierten Voraussetzungen ein versetztes Schließen der Schrankenbäume an. Dem Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates lasse sich jedoch nicht entnehmen, warum hier vom Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen auszugehen sei, sodass auf die Ausführungen des Amtssachverständigen zurückgegriffen worden sei.

5 Gegen diesen Bescheid erhob die erstmitbeteiligte Partei Beschwerde, wobei sie im Rahmen der Erklärung über den Anfechtungsumfang ausführte, dass sich die Beschwerde gegen die Wortfolge "mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume" und dagegen richte, dass keine Ausführungsfrist für die notwendigen Umbaumaßnahmen angeordnet worden sei. Die Art der Sicherung selbst (Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV) bleibe ausdrücklich unangefochten. Begründend führte sie zusammengefasst aus, über die Frage, ob das Schließen der Schrankenbäume gleichzeitig oder versetzt zu erfolgen habe, sei nicht mit Bescheid abzusprechen. Selbst wenn dem so sei, hätte die LH ein versetztes Schließen anzuordnen gehabt. Darüber hinaus habe sich die LH nicht mit der Frage auseinandergesetzt, ob die bestehende Schrankenanlage iSd § 102 EisbKrV beibehalten werden könne, weshalb zwingend davon auszugehen sei, dass es sich um eine neue Sicherung handle. Da in diesem Fall kein Bestandschutz bestehe, müsse die neue Sicherung vollinhaltlich den Bestimmungen der EisbKrV entsprechen und wäre daher - im Hinblick auf die erforderliche Schaltstreckenlänge - eine angemessene Ausführungsfrist gemäß § 102 Abs. 1 EisbKrV festzusetzen gewesen. 6 Mit dem angefochtenen Beschluss 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 an den Verwaltungsgerichtshof erklärte es für nicht zulässig. 7 Begründend führte das Verwaltungsgericht zusammengefasst Folgendes aus: Die LH habe die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken angeordnet, wobei der Schranken als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sei. Aufgrund des Akteninhaltes bestünden jedoch schon Zweifel, ob überhaupt eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 38 EisbKrV geboten sei. Für die Annahme der LH, die Voraussetzungen des § 38 EisbKrV lägen vor, fehlten entsprechende Feststellungen. Ausgehend von der Befundaufnahme des Amtssachverständigen betrage die Höchstgeschwindigkeit maximal 70 km/h. Die Voraussetzungen des § 38 Abs. 1 Z 2 EisbKrV seien also nicht erfüllt, vielmehr komme eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken nur gemäß § 38 Abs. 1 Z 1 EisbKrV in Betracht, der voraussetze, dass eine Sicherung (bloß) durch Lichtzeichen nach § 37 EisbKrV nicht ausreiche. Während aus der Befundaufnahme hervorgehe, dass die Voraussetzungen des § 37 Z 1 und 2 EisbKrV gegeben seien, könne anhand der getroffenen Feststellungen und dem zugrunde liegenden Gutachten des Amtssachverständigen nicht geschlossen werden, dass die Voraussetzung des § 37 Z 3 EisbKrV nicht erfüllt und somit die Sicherung nach § 38 Abs. 1 Z 1 EisbKrV erforderlich sei. Der Amtssachverständige habe zwar auf die "fahrstraßenbewirkte Einschaltung" und die "Lage zum Bahnhof W" verwiesen, daraus könne ebenso wenig wie aus der Fahrzeugfrequenz und nicht näher definierten "örtlichen Gegebenheiten" auf das Fehlen der Tatbestandsvoraussetzung nach § 37 Z 3 EisbKrV geschlossen werden. Dadurch habe die LH ihre Ermittlungs- und Feststellungspflichten verletzt.

8 Stehe fest, dass eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern sei, seien in einem nächsten Schritt Feststellungen zur Frage zu treffen, ob die Eisenbahnkreuzung durch Halb- oder Vollschraken zu sichern sei. Auch solche Feststellungen (insbesondere zur Fahrbahnbreite) fehlten aber, sodass nicht beurteilt werden könne, ob die Eisenbahnkreuzung durch Halbschraken nach § 38 Abs. 2 EisbKrV gesichert werden könne. Stehe fest, dass die Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschraken geboten sei, sei für den Fall einer vier- oder mehrteiligen Vollschrakenanlage auszusprechen, ob die Schrankenbäume versetzt oder gleichzeitig zu schließen seien. Die LH habe verkannt, dass bei Vorliegen einer Mindestbreite der Fahrbahn von 5,8 m zwingend anzuordnen sei, dass die Schrankenbäume versetzt zu schließen seien.

9 Obwohl sich die Beschwerde nur gegen die Frage des versetzten oder gleichzeitigen Schließens der Schrankenbäume wende, sei das Verwaltungsgericht befugt, die Art der Sicherung zur Gänze zu überprüfen, weil der Ausspruch des Schließens mit jenem der Sicherung untrennbar zusammen hänge und daher nicht für sich allein anfechtbar sei. Wenn der Verwaltungsgerichtshof (Verweis auf VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0018) einen untrennbaren Zusammenhang zwischen dem Ausspruch der Sicherungsart nach den §§ 4 ff EisbKrV und der Beibehaltung der bestehenden Sicherung nach § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV annehme, müsse dies umso mehr für die Frage des gleichzeitigen oder versetzten Schließens der Schrankenbäume gelten, die ja einen Teil der Sicherungsart darstelle. Zudem stehe diese Frage in einem derart engen inhaltlichen Zusammenhang mit dem Ausspruch der Sicherung durch Schranken, dass sie als untrennbar anzusehen sei (Verweis auf VwGH 9.9.2015, Ro 2015/03/0032).

10 Die belangte Behörde habe den maßgebenden Sachverhalt nur unzureichend ermittelt. Damit stelle sich die Frage, ob dessen Feststellung durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit oder einer erheblichen Kostenersparnis gelegen sei oder ob dem durch eine Aufhebung und Zurückverweisung besser gedient wäre. Ausgehend von der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zum Vorrang der meritorischen Entscheidungspflicht komme die Zurückweisung nur in besonders engen Grenzen in Betracht, so bei krassen bzw. besonders gravierenden Ermittlungslücken. Ob solche vorlägen, sei vor dem Hintergrund des konkreten Beschwerdeverfahrens - das vorliegend in der Festlegung einer Sicherungsart nach § 102 Abs. 1 iVm §§ 4 ff EisbKrV bestanden habe - zu beurteilen. Davon ausgehend lägen die Voraussetzung für eine Zurückverweisung vor:

11 Zur zentralen Frage der Festlegung der Sicherungsart liege das dafür weitgehend unzureichende Gutachten des Amtssachverständigen und der "Bauentwurf" der Zweitmitbeteiligten vor. Diese ermöglichten aber keine Feststellungen zur Frage, ob im Hinblick auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse eine Sicherung durch Lichtzeichen ausreiche oder die Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken erforderlich sei.

12 Zwar wäre die Ermittlung der Fahrbahnbreite einfach nachzuholen, nicht aber die Feststellungen zur vorgelagerten Frage, ob die Voraussetzung des § 38 Abs. 1 Z 1 EisbKrV vorliege. Anhand des Gutachtens des Amtssachverständigen sei zwar eine Eingrenzung auf die Sicherungsarten der §§ 37 und 38 EisbKrV möglich, es könnten jedoch keine Feststellungen zur Frage getroffen werden, ob im Hinblick auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse (§ 37 Z 3 EisbKrV) eine Sicherung durch Lichtzeichen ausreiche oder eine solche durch Lichtzeichen mit Schranken erforderlich sei. Somit würden neuerliche Untersuchungen an Ort und Stelle und ein darauf aufbauendes Sachverständigengutachten erforderlich sein. Die Durchführung der erforderlichen umfangreichen ergänzenden Ermittlungen durch die LH sei eher im Interesse der Raschheit und Kostenersparnis gelegen, zumal der LH entsprechende Amtssachverständige zur Verfügung stünden und sie über eine auf Verkehrsrecht spezialisierte Abteilung verfüge.

13 Dagegen richtet sich die vom Verwaltungsgericht zusammen mit den Verfahrensakten vorgelegte (außerordentliche) Amtsrevision, die zur Zulässigkeit im Wesentlichen geltend macht, es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage, ob die in § 4 Abs. 2 EisbKrV festgelegten Ausführungsmöglichkeiten einer Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken behördlich anzuordnen seien sowie dazu, ob Aussprüche gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 und gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV in einem so engen Zusammenhang stünden, dass sie nicht als trennbar iSd § 59 Abs. 1 AVG anzusehen seien. Zudem sei das Verwaltungsgericht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zum Prüfungsumfang gemäß § 27 VwGVG abgewichen, weil Beschwerde nur gegen den - nach Ansicht der Revision - trennbaren Ausspruch des angeordneten Schließmodus, nicht jedoch gegen die angeordnete Sicherungsart erhoben worden sei. Schließlich sei das Verwaltungsgericht auch von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur meritorischen Entscheidungspflicht gemäß § 28 Abs. 2 und 3 VwGVG abgewichen, weil keine krassen bzw. besonders gravierenden Ermittlungslücken vorlägen.

14 Die Mitbeteiligten erstatteten jeweils Revisionsbeantwortungen mit dem Antrag auf Zurück- bzw. Abweisung der Revision. Die fehlenden Feststellungen erforderten eine umfangreiche Befundaufnahme der örtlichen Verhältnisse unter Beiziehung eines Amtssachverständigen an Ort und Stelle.

15 Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

16 Die Revision erweist sich im Hinblick auf die in der Zulässigkeitsbegründung aufgeworfenen Fragen der Trennbarkeit der Aussprüche nach § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV und § 4 Abs. 2 EisbKrV und - damit im Zusammenhang - der Prüfbefugnis des Verwaltungsgerichts als zulässig; sie ist aber nicht begründet.

17 Gemäß § 49 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 25/2010, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen, 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. Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. 18 Die maßgeblichen Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnu ng 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, lauten auszugsweise wie folgt:

"2. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder

5. Bewachung.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschränken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschränken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschränken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschränken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

...

5. Abschnitt

Anbringung der Sicherungseinrichtungen

...

§ 32. (1) Für Halbschranken ist in der Regel eine Mindestbreite der Fahrbahn von mehr als 5,8 m erforderlich. Die Mindestbreite der Fahrbahn muss in der Regel auf einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Sperrlinie oder durch bauliche Einrichtungen geteilt sein. Die Sperrlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit einer Sperrfläche zu verbinden. Die Schrankenbäume müssen bis an die Sperrlinie beziehungsweise bis an die baulichen Einrichtungen heranreichen und dürfen diese nicht überragen.

(2) Ist eine Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung nicht vorhanden oder ist die Herstellung einer Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich, dürfen Halbschranken auch bei einer Mindestbreite der Fahrbahn von 5,2 m, die auf einer Länge von jeweils 30 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss, errichtet werden. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Leitlinie geteilt sein. Die Leitlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind nicht zulässig. Die Schrankenbäume sind so auszuführen, dass für die Straßenbenutzer eine Ausfahrbreite von 3 m verbleibt.

...

6. Abschnitt

Zulässigkeit der Sicherungsarten

...

Sicherung durch Lichtzeichen

§ 37. Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt,
2. die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden beträgt und

3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 38. (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn

1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder
2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h, beträgt.

(2) Die Schranken können als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 normierten Voraussetzungen vorliegen und die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 120 Sekunden beträgt.

(3) In allen anderen Fällen sind die Schranken als zwei- oder mehrteilige Vollschraken auszuführen. Bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken sind bei Vorliegen der in § 32 normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

...

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen 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.

..."

19 Gemäß § 5 Abs. 1 erster Satz EisebKrV hat die Behörde über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 EisebKrV sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. 20 Auf welche Art eine Eisenbahnkreuzung gesichert werden kann, legt § 4 EisebKrV fest, ohne dabei einer bestimmten Sicherungsart den Vorrang gegenüber einer anderen einzuräumen (vgl. VwGH 8.4.2019, Ro 2018/03/0058). Die in Frage kommenden fünf Sicherungsarten sind in § 4 Abs. 1 Z 1 bis 5 EisebKrV taxativ aufgezählt. Für die in § 4 Abs. 1 Z 4 EisebKrV genannte Sicherungsart ("Lichtzeichen mit Schranken") enthalten die Abs. 2 und 3 des § 4 EisebKrV nähere Regelungen zu den Ausführungsmöglichkeiten (Lichtzeichen mit Halb- oder mit Vollschraken) und Schließmodalitäten (gleichzeitiges oder versetztes Schließen der Schrankenbäume von Vollschraken) der hiernach angeordneten Schrankenanlage.

21 Die Bestimmungen des 6. Abschnitts der EisebKrV (§§ 35 bis 39 EisebKrV) legen die Voraussetzungen für die Zulässigkeit der jeweiligen Sicherungsart fest; die Überprüfung, ob diese vorliegen, ist Gegenstand der Sicherungsentscheidung nach § 5 EisebKrV, erfolgt diese doch (u.a.) "nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39". Hingegen ist die Festlegung der konkreten Ausgestaltung einer nach den genannten Bestimmungen angeordneten Sicherung (insbesondere nach Maßgabe der im 7. Abschnitt der EisebKrV, den §§ 40 bis 86, normierten "Anforderungen an die Sicherungsarten"), nicht Gegenstand des Sicherungsverfahrens nach § 49 Abs. 2 EisebG; dies wäre vielmehr in einem gesondert

durchzuführenden Baugenehmigungsverfahren (§§ 31ff EisbG) zu behandeln (in diesem Sinne auch der Einführungserlass zur EisbKrV vom 27. August 2012, GZ BMVIT-265.000/0004-SCH2/2012).

22 Im Rahmen der Entscheidung über die Art der Sicherung iSd § 49 Abs. 2 EisbG stellt die im Bereich der Eisenbahnkreuzung zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn ein maßgebliches Kriterium dar, das im Sicherungsverfahren festzustellen ist (vgl. VwGH 8.4.2019, Ro 2018/03/0014). In diesem Zusammenhang hat der Verwaltungsgerichtshof bereits klargestellt, dass dann, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung festgelegt und in geeigneter Weise dargestellt hat, die unter der "Streckenhöchstgeschwindigkeit" nach der Bau- und Betriebsbewilligung oder der sonst im Sinne des § 113 EisbBBV zulässigen Geschwindigkeit liegt, diese örtlich zulässige Geschwindigkeit der Entscheidung über die Art der Sicherung zu Grunde zu legen ist (vgl. VwGH 8.4.2019, Ro 2018/03/0014; 23.10.2019, Ra 2019/03/0058).

23 Darüber hinaus sind für bereits bestehende Sicherungen nach § 8 EKVO (Schranksanlagen) und § 9 EKVO (Lichtzeichenanlagen) die Übergangsbestimmungen in § 102 EisbKrV zu beachten:

24 Gemäß § 102 Abs. 1 EisbKrV müssen bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen nach der EKVO innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten der EisbKrV (1. September 2012) von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG überprüft werden. 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 kann.

25 Bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen nach der EKVO dürfen gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV unter bestimmten Voraussetzungen beibehalten werden, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 EisbKrV angepasst werden können. Ausgehend davon kommt eine Anpassung der bestehenden Anlage allerdings nur in Betracht, wenn die Bestandanlage fahrtbedingt angeschaltet werden kann (vgl. VwGH 29.5.2018, Ra 2018/03/0037, auf dessen nähere Begründung gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird). 26 Die Verwaltungsbehörde hat nach den in Rede stehenden Bestimmungen Eisenbahnkreuzungen also 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).

27 Daraus folgt, dass dann, wenn 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. 28 Dieser Verpflichtung, auch über die Beibehaltung dieser Sicherung zu entscheiden, korrespondiert der Anspruch eines Eisenbahnunternehmens auf Beibehaltung nach Maßgabe der genannten einschlägigen Rechtsvorschriften. Die Überprüfungsverpflichtung nach § 102 Abs. 1 EisbKrV bezieht sich somit stets auf 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 (vgl. grundlegend VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017, auf dessen nähere Begründung gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird; vgl. auch VwGH 13.3.2019, Ra 2018/03/0064).

29 Die Revisionswerberin vertritt zusammengefasst die Ansicht, das Verwaltungsgericht habe seine Prüfbefugnis überschritten, weil es auch die im Bescheid angeordnete Sicherungsart gemäß § 4 Abs. 1 EisbKrV (Lichtzeichen mit Schranken) überprüft habe, obwohl die Beschwerde ausdrücklich nur gegen den - nach Ansicht der Revisionswerberin davon trennbaren - Ausspruch über die nach § 4 Abs. 2 EisbKrV angeordnete Schließmodalität der Schrankenbäume erhoben worden sei.

30 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat das Verwaltungsgericht grundsätzlich in der Sache selbst zu entscheiden und damit nicht nur die gegen den verwaltungsbehördlichen Bescheid eingebrachte Beschwerde, sondern auch die Angelegenheit zu erledigen, die von der Verwaltungsbehörde zu entscheiden war (vgl. insbesondere § 28 Abs. 2 und 3 VwGVG). Diese Prüfbefugnis ist jedoch keine unbegrenzte, vielmehr ist ihr äußerster Rahmen die "Sache" des bekämpften Bescheids; dieser Rahmen wird in den Fällen einer Trennbarkeit der behördlichen Entscheidung weiter eingeschränkt, wenn in der Beschwerde von mehreren trennbaren Absprüchen nur ein Teil bekämpft wird. Eine Trennbarkeit von Absprüchen ist dann gegeben, wenn jeder Teil für sich allein ohne einen inneren Zusammenhang mit anderen Teilen einem gesonderten Abspruch zugänglich ist (vgl. VwGH 12.9.2018, Ra 2015/08/0032, mwN). In Fällen jedoch, in denen ein Abspruch notwendige Grundlage ("Vorstufe") für die weiteren in der Entscheidung enthaltenen Aussprüche darstellt, liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes eine Trennbarkeit der Spruchpunkte nicht vor (vgl. VwGH 21.5.2019, Ro 2019/19/0006, mwN).

31 Wird im Fall, dass eine die "Sache" des Beschwerdeverfahrens vor dem Verwaltungsgericht fixierende behördliche Entscheidung nicht aus trennbaren Absprüchen besteht, vor dem Verwaltungsgericht (wenn auch ausdrücklich bzw. in beharrender Weise) lediglich ein Teil - etwa eine im Abspruch enthaltene Nebenbestimmung (eine Befristung, Bedingung, Auflage) - in Beschwerde gezogen, ist das Verwaltungsgericht

trotzdem befugt, auch zu prüfen, ob die anderen davon nicht trennbaren, aber ausdrücklich unbekämpft gelassenen Teile des verwaltungsbehördlichen Abspruches rechtskonform sind (vgl. VwGH 9.9.2015, Ro 2015/03/0032, mwN).

32 "Sache" im genannten Sinn ist im vorliegenden Fall die Entscheidung über die zur Anwendung kommende Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung nach § 49 Abs. 2 EisbG iVm §§ 5, 102 EisbKrV und die damit untrennbar zusammenhängende Frage, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe der Abs. 3 bis 5 des § 102 EisbKrV beibehalten werden kann.

33 Die LH hatte mit dem vor dem Verwaltungsgericht angefochtenen Bescheid angeordnet, dass die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern sei, "wobei der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen" sei.

34 Das Verwaltungsgericht ging zutreffend davon aus, dass es zulässig war, im behördlichen Bescheid auch die Frage der Ausführung (Voll- bzw. Halbschraken) und die Schließmodalität (versetztes bzw. gleichzeitiges Schließen) zu regeln, und dass diese im Bescheid angeordneten Festlegungen nicht vom Abspruch über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken an sich getrennt werden können:

35 Wie oben (Rn. 20) ausgeführt, sind die in Frage kommenden Sicherungsarten in § 4 Abs. 1 EisbKrV abschließend aufgezählt. Für die in § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV genannte Sicherungsart ("Lichtzeichen mit Schranken") legt § 4 EisbKrV in Abs. 2 zusätzlich fest, wie die Schrankenanlage ausgeführt sein kann, nämlich als Lichtzeichen mit Halbschraken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume.

§ 4 Abs. 3 EisbKrV enthält schließlich nähere Bestimmungen dazu, wie die Fahrbahn je nach Schrankenart (Voll- oder Halbschraken) und Schließmodalität (versetzt oder gleichzeitig) zu sperren ist. Für die sonstigen in Frage kommenden Sicherungsarten (Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes; Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus; Lichtzeichen; Bewachung) enthält

§ 4 EisbKrV keine konkretisierenden Bestimmungen.

36 § 38 EisbKrV, der die Voraussetzungen für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen enthält, folgt dieser Systematik: Während zunächst allgemein bestimmt wird, wann eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken iSd § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV zu sichern ist (Abs. 1), nämlich dann, wenn die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann (Z 1) oder dann, wenn die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h beträgt (Z 2), ist im Folgenden näher ausgeführt, unter welchen Voraussetzungen eine Schrankenanlage iSd § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV als Halbschraken ausgeführt werden kann (Abs. 2) oder als zwei- oder mehrteiliger Vollschraken auszuführen ist und wann die Schrankenbäume einer vier- oder mehrteiligen Vollschrakenanlage zwingend versetzt zu schließen sind (Abs. 3). Demnach sind bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken bei Vorliegen der in § 32 leg. cit. normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

§ 32 EisbKrV wiederum nennt als Mindestbreite der Fahrbahn "mehr als 5,8 m", die auf einer Länge von etwa je 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss oder, wenn diese nicht vorhanden ist oder die Herstellung dieser Fahrbahnbreite mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich ist, eine Mindestbreite von 5,2 m, die auf einer Länge von etwa je 30 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss.

37 Aus dieser Systematik folgt, dass dann, wenn die Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken iSd § 4 Abs. 1 Z 4 iVm § 38 Abs. 1 EisbKrV angeordnet wird, gleichzeitig die Ausführungsart (Voll- oder Halbschraken) festzulegen ist. Weiters ist bei Vorliegen der in § 38 Abs. 3 erster Satz EisbKrV normierten Voraussetzungen zugleich auch auszusprechen, dass die Sicherungsanlage als Vollschraken ausgeführt werden muss, und dass die Schrankenbäume von vier- oder mehrteiligen Schrankenanlagen - bei Vorliegen der in § 38 Abs. 3 zweiter Satz EisbKrV normierten Voraussetzungen - versetzt zu schließen sind. Die Anordnung der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken ist daher notwendige Voraussetzung und damit Grundlage (Vorstufe) für die Festlegung, wie diese Sicherungsanlage gemäß den genannten Bestimmungen auszuführen ist. Die Anordnung, dass eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken iSd § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV zu sichern ist, verlangt also die weitere Festlegung der Ausführung und der Schließmodalitäten nach § 4 Abs. 2 EisbKrV, und es ist kein Abspruch nach § 4 Abs. 2 EisbKrV möglich, ohne dass - zuvor - die Sicherung als solche nach § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV festgelegt wurde.

38 Da es sich aus rechtlicher Sicht sohin um voneinander nicht trennbare Absprüche handelt, war das Verwaltungsgericht trotz des eingeschränkten Anfechtungsumfanges nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, auch zu prüfen, ob die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung überhaupt durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist (vgl. VwGH 9.9.2015, Ro 2015/03/0032, mwN). 39 Zu klären bleibt, ob das Verwaltungsgericht den Bescheid gemäß § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung einer neuen Entscheidung zurückverweisen durfte, oder ob es verpflichtet gewesen wäre, meritorisch zu entscheiden.

40 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. grundlegend VwGH 26.6.2014, Ro 2014/03/0063, und die daran anknüpfende Folgejudikatur) 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. auch VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017, mwN).

41 Ausgehend davon ergibt sich für den vorliegenden Fall Folgendes:

42 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich gegenständlich um die Überprüfung einer bereits bestehenden Sicherungsanlage gemäß § 102 EisbKrV iVm § 49 Abs. 2 EisbG handelt. Hinsichtlich dieser Überprüfungsverpflichtung in § 102 Abs. 1 EisbKrV hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem bereits zitierten Erkenntnis vom 5. September 2018, Ro 2018/03/0017, ausgeführt, dass der Spruch der auf Basis der Überprüfung ergehenden verwaltungsbehördlichen Entscheidung jedenfalls aus folgenden Spruchteilen zu bestehen hat:

43 Im ersten Spruchteil ist anzuordnen, welche Sicherung die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV aufzuweisen hat. Im zweiten Spruchteil sind folgende Fälle zu unterscheiden:

44 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.

45 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 Bestandsanlage zulässig ist.

46 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. 47 Den sich daraus ergebenden Anforderungen ist die belangte Behörde nur unzureichend nachgekommen:

48 Die LH hat zwar eine Verhandlung an Ort und Stelle unter Beiziehung eines Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb durchgeführt, um zu prüfen, ob die Sicherung der Eisenbahnkreuzung "noch den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entspricht".

49 Dabei hat sie sich allerdings mit der Frage der Beibehaltung der bestehenden Sicherung nicht hinreichend auseinandergesetzt: Der Spruch des verwaltungsbehördlichen Bescheides weist - entgegen den eben dargelegten Anforderungen nach § 102 EisbKrV - den Entscheidungsteil betreffend die Frage der Beibehaltung der bestehenden Sicherung nicht auf. In der Begründung des Bescheides findet sich zwar der Hinweis, dass es "mangels Erforderlichkeit von Umbaumaßnahmen" der Festsetzung einer Ausführungsfrist nicht bedürfe, was dahin gedeutet werden kann, dass die LH davon ausgegangen ist, die bestehende Sicherungsanlage könne beibehalten werden. In die gegenteilige Richtung weist allerdings der Umstand, dass im verwaltungsbehördlichen Verfahren von der Zweitmitbeteiligten ein "Bauentwurf" betreffend den "sicherungstechnische(n) Umbau der Eisenbahnkreuzung in km 63,163 ..." vorgelegt wurde, wobei entsprechend der Beschreibung des Bauvorhabens nach § 6 EBEV die gegenständliche Eisenbahnkreuzung "auf Basis des vorliegenden Projektes gem. § 49 Abs. 2 EisbG entsprechend dem Stand der Technik an die Parameter der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 baulich und sicherungstechnisch umgebaut" werde. Der im behördlichen Verfahren beigezogene Amtssachverständige hat sich zur Frage der Erforderlichkeit von Umbaumaßnahmen nur hinsichtlich der (Lage der) Einschaltstelle geäußert; diesbezüglich sei keine Umbaumaßnahme erforderlich. Auf dessen Ausführungen kann also die Auffassung des Verwaltungsgerichts, Umbaumaßnahmen seien - generell - nicht erforderlich, nicht gestützt werden. Die maßgebliche Frage, ob die bestehende Sicherung nach § 8 EKVO bereits der im Spruch angeordneten Sicherung nach den Vorschriften der EisbKrV entspricht (nur dann bedürfte

es nämlich keiner Ausführungs- oder Beibehaltungsfrist), blieb daher offen. Zu verweisen ist darauf, dass das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in seiner Beschwerde geltend gemacht hatte, dass die bestehende Schaltstreckenlänge eben nicht den Anforderungen der EisbKrV entspreche und daher Anpassungen erforderlich seien, für die eine Ausführungsfrist festgelegt werden müsse. Brauchbare Ermittlungsergebnisse zu dieser Frage liegen nicht vor. 50 Vor dem dargestellten Hintergrund wäre es aber Sache der belangten Behörde gewesen, zu prüfen, ob die bestehende Sicherungsanlage den für die im gegenständlichen Verfahren angeordnete Sicherung geltenden Vorschriften der EisbKrV bereits vollinhaltlich entspricht bzw., sollte dies nicht der Fall sein, ob die bestehende Sicherung nach Maßgabe der § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV beibehalten werden darf (wobei für den vorliegenden Fall darauf hinzuweisen ist, dass ein derartiger Bestandschutz nur besteht, wenn die in Rede stehende Sicherungsanlage fahrtbedingt angeschaltet werden kann, vgl. VwGH 29.5.2018, Ra 2018/03/0037). Sollte sich im Zuge des Ermittlungsverfahrens herausstellen, dass eine Beibehaltung tatsächlich nicht möglich ist, wäre eine angemessene, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV dauernde Ausführungsfrist für die notwendigen Änderungen festzusetzen, wozu es wiederum geeigneter Ermittlungen bedürfte. 51 Hinzu tritt der vom Verwaltungsgericht aufgezeigte Mangel, dass anhand der im verwaltungsbehördlichen Verfahren durchgeführten Ermittlungen und der dem Bescheid zugrunde gelegten Feststellungen nicht beurteilt werden kann, ob überhaupt die Voraussetzungen für die angeordnete Sicherung nach § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV vorliegen, was voraussetzt, dass eine Sicherung (bloß) durch Lichtzeichen iSd § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV nicht ausreichend ist: Nach § 38 Abs. 1 EisbKrV "ist" nämlich - also zwingend - eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn sie "nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann" (Z 1). Dies hätte also Ermittlungen und darauf fußende Feststellungen zu den Kriterien des § 37 Z 3 EisbKrV bedurft, also zu den örtlichen Verhältnissen, der Beschaffenheit des kreuzenden Verkehrs und den Anforderungen zur Wahrung der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße (vgl. § 37 Z 3 und § 5 Abs. 1 EisbKrV). Klarzustellen wäre auch gewesen, ob es sich bei der Beurteilung zu Grunde gelegten Geschwindigkeit um die - insoweit maßgebende (vgl. erneut VwGH Ro 2018/03/0014) - im Bereich der Eisenbahnkreuzung rechtlich verbindlich festgelegte örtlich zulässige Geschwindigkeit handelt. Um - gegebenenfalls - beurteilen zu können, ob die Schranken als Voll- oder als Halbschranken auszuführen sind, wären zudem Feststellungen zur Fahrbahnbreite erforderlich gewesen (vgl. § 38 Abs. 2 iVm § 32 EisbKrV).

52 Ausgehend davon ist die Auffassung des Verwaltungsgerichts, am Maßstab der ständigen höchstgerichtlichen Rechtsprechung zu § 28 VwGVG sei eine Ausnahme von der meritorischen Entscheidungspflicht des Verwaltungsgerichts gegeben, vertretbar (vgl. zu ähnlichen Sachverhalten auch VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017; 13.3.2019, Ra 2018/03/0064; 31.5.2019, Ro 2018/03/0022).

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

54 Der Ausspruch über den Aufwandersatz stützt sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.

Wien, am 28. Jänner 2020

European Case Law Identifier

ECLI:AT:VWGH:2020:RA2019030076.L00