



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer, die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revisionen 1. des Landeshauptmannes von Wien (zu Ra 2024/03/0114) und 2. der W GmbH (zu Ra 2024/03/0115), vertreten durch Dr. Friedrich Schulz, Rechtsanwalt in Wien, gegen das Erkenntnis des Verwaltungsgerichts Wien vom 28. August 2024, Zl. VGW-101/042/7857/2022-2, betreffend Auflassung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Partei: R M, vertreten durch Mag. Caroline Gewolf-Vukovich, Rechtsanwältin in Wien), zu Recht erkannt:

Das angefochtene Erkenntnis wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der zweitrevisionswerbenden Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.346,40 binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Die Revisionsbeantwortungen der erstrevisionswerbenden Partei und der zweitrevisionswerbenden Partei werden jeweils zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

- 1 1.1. Am 14. Juli 2017 beantragte die Rechtsvorgängerin der zweitrevisionswerbenden Partei, ein Eisenbahnunternehmen, aufgrund von Sicherheitsbedenken die Auflassung einer näher bezeichneten Eisenbahnkreuzung auf der Strecke Wien - Baden im Stadtgebiet von Wien.
- 2 1.2. In weiterer Folge ordnete die vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde (und nunmehrige erstrevisionswerbende Partei) nach Einholung eines Verkehrsgutachtens sowie eines eisenbahntechnischen Gutachtens mit Bescheid vom 19. Mai 2022 gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) - samt näher beschriebenen Maßnahmen - an, dass die zweitrevisionswerbende Partei die Eisenbahnkreuzung „auf der Strecke Wien - Baden in Bahnkilometer 6,970 in Wien 23., Höhe E Straße/T Straße 3“ nach Ablauf von zwei Jahren ab



Rechtskraft dieses Bescheides aufzulassen habe und „die Träger*innen der Straßenbaulast“ - die Stadt Wien, die mitbeteiligte Partei und die Marktgemeinde Vösendorf (jeweils als Eigentümerinnen näher bezeichneter, von der Auflassung betroffener Grundstücke) - dies „zu dulden“ hätten.

- 3 Als Maßnahme trug die belangte Behörde der zweitrevisionswerbenden Partei unter anderem auf, die ca. zwölf Meter breite Zu- bzw. Ausfahrt zur T bzw. E Straße mit einer physischen Abschränkung dauerhaft zu verschließen und die bereits vorhandene Leitplanke, die die Gleise von der T Straße in diesem Bereich trenne, „durchzuziehen“. Ebenso sei die ca. sechs Meter breite Zu- bzw. Ausfahrt zum (im Eigentum des Mitbeteiligten stehenden) Objekt T Straße 3 (derzeitige Zufahrt zur Liegenschaft EZ 214 der KG I.) mit einer physischen Abschränkung dauerhaft zu verschließen, wobei „eine Montage entlang der Gebäudelinie ... zweckmäßig“ sei.
- 4 1.3. Dagegen erhob der Mitbeteiligte Beschwerde an das Verwaltungsgericht Wien (Verwaltungsgericht).
- 5 1.4. Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Verwaltungsgericht in Abänderung des Bescheides der belangten Behörde den verfahrenseinleitenden Antrag der zweitrevisionswerbenden Partei ab und erklärte die Revision für unzulässig.
- 6 Dazu stellte es als Sachverhalt (in weitgehender Wiederholung der Ausführungen des angefochtenen Bescheides zunächst) fest, die den Gegenstand des Bescheides bildende und durch diesen aufgelassene Eisenbahnkreuzung auf der Strecke Wien - Baden in Bahnkilometer 6,970, in Wien 23., Höhe E Straße/T Straße 3, erschöpfe sich in der Wegstrecke zwischen dem Fahrbahnrand der T Straße nächst dem Grundstück Wien 23., T Straße 3, und der Einfahrt zu diesem Grundstück. Die Eisenbahnkreuzung sei aufgrund näher zitierter Bescheide durch eine Lichtzeichenanlage gesichert und stelle eine Abfahrt von bzw. Zufahrt zu der Liegenschaft EZ 214 der KG I., mit der Adresse Wien 23., T Straße 3, im Eigentum des Mitbeteiligten dar. Die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung erfolge durch eine von der Ausfahrt des



genannten Grundstücks wie auch von der T Straße aus sichtbare Verkehrslichtsignalanlage, welche bei Herannahen eines Zuges auf Rot schalte.

- 7 Die zweigleisige Bahnstrecke der zweitrevisionswerbenden Partei verlaufe in Nord/Süd-Richtung und münde auf Höhe der Hausnummer 7 in die T Straße. Unmittelbar westlich dieser Bahnstrecke werde die T Straße parallel zur zweigleisigen Bahnstrecke geführt. Sowohl die T Straße als auch die Bahnstrecke befänden sich auf der Liegenschaft EZ 5414 öffentliches Gut (ÖG) der KG I., die im Eigentum der Stadt W stehe.
- 8 Die im Eigentum des Mitbeteiligten stehende Liegenschaft sei an der Front zur T Straße mit Ausnahme einer durch ein Tor verschließbaren Grundstückseinfahrt und -ausfahrt mit Gebäudeteilen verbaut. Zwischen der unmittelbar an der Gebäudefront befindlichen Grundstücksgrenze der EZ 214 der KG I. bestehe ein Abstand von rund zwei Metern zu der auf der Liegenschaft EZ 5414 ÖG der KG I. befindlichen äußersten Schiene. Zur Eisenbahnkreuzung dürfe nur über die E Straße kommend „geradeaus“ auf die Liegenschaft des Mitbeteiligten zugefahren werden. Auf der T Straße dürfe stadtauswärts an der Kreuzung zur E Straße nur rechts in die E Straße abgebogen bzw. der T Straße gefolgt werden. Auf der T Straße stadteinwärts dürfe nicht rechts über die Eisenbahnkreuzung auf die Liegenschaft des Mitbeteiligten abgebogen werden. Es bestehe ein Geradeausfahrgebot. Die Ein- und Ausfahrt zu dieser Liegenschaft lasse auf Grund ihrer Breite keinen Begegnungsverkehr zu.
- 9 Die (ebenfalls im Eigentum des Mitbeteiligten stehende) Liegenschaft EZ 185 der KG V. mit der Adresse A 1 sei über die an dieses Grundstück grenzende Liegenschaft EZ 3000 ÖG der KG V. an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Weitere Grundstücke des Mitbeteiligten, die östlich unmittelbar an dessen (von der Auflassung betroffene) Liegenschaft EZ 214 der KG I. angrenzen würden, seien über die Zgasse an das öffentliche Straßennetz angebunden und unbebaut.
- 10 Gemäß näher bezeichneter Betriebsanlagen(änderungs-)bescheide werde auf der Liegenschaft EZ 214 der KG I. des Mitbeteiligten eine Betriebsanlage in



Form einer Kfz-Werkstätte von einer näher genannten GmbH betrieben, an welcher der Mitbeteiligte 90% der Geschäftsanteile halte. Die Zufahrt zur Betriebsanlage erfolge „gemäß Zitat aus den Tätigkeitsbeschreibungen in den Bescheiden“ ausschließlich über die E Straße, wobei hierfür die T Straße auf Höhe Nr. 3 und die benachbart liegenden Bahngleise der (von der zweitrevisionswerbenden Partei betriebenen) Lokalbahn Wien-Baden überquert werden müssten. Die Zu- und Abfahrt werde mittels Ampelsteuerung geregelt. Die Ausfahrt an der Adresse A 1 werde ausschließlich für private Zwecke „durch den Betriebsinhaber“ des auf dieser Liegenschaft geführten Betriebes genutzt. Im Schnitt fänden (hier) pro Tag zwei private Ein- und Ausfahrten statt.

- 11 Der Werkstättenbetrieb an der Adresse T Straße 3 sei beim Ortsaugenschein der belangten Behörde aufrecht gewesen. Zur Werkstätte, und zwar über die Einfahrt bei der T Straße 3, würden pro Tag ca. 20 bis 30 Fahrzeuge - überwiegend PKW und kleine Transportwagen mit einer maximalen Länge von zehn Metern - zu- und wieder abfahren. Ein- bis dreimal pro Jahr komme aufgrund betrieblicher Erfordernisse ein LKW mit einer maximalen Gesamtlänge von 17 Metern zum Einsatz.
- 12 Weiters ging das Verwaltungsgericht davon aus, dass zwei weitere im Eigentum des Mitbeteiligten stehende Liegenschaften an der Adresse A 1 (EZ 1719 der KG V. und EZ 5504 der KG I.) von diesem seit dem Jahr 2017 an die H. OG zu Lagerzwecken unbefristet vermietet würden; ein Wegerecht sei im Mietvertrag nicht erwähnt bzw. bestehe nach den Angaben des Mitbeteiligten nicht. Vertraglich sei die weitere Nutzung durch den Mitbeteiligten ausgeschlossen worden. Da kein über die Regelungen des ABGB hinausgehender Kündigungsgrund vereinbart worden sei, sei der Mitbeteiligte - so die Feststellung des Verwaltungsgerichts - nicht befugt, „diesen Mietvertrag mit dem Hinweis, das (derzeit) unbefristet vermietete Grundstück in Hinkunft als Zufahrt zum Grundstück Wien 23., T Straße 3, nutzen zu wollen, aufzukündigen“. Um von der Liegenschaft an der Adresse T Straße 3 zur Ausfahrt der Liegenschaft an der Adresse A 1 zu gelangen, seien diese beiden und eine weitere im Eigentum des Mitbeteiligten befindliche



Liegenschaft zu durchqueren. Derzeit sei eine Durchfahrt mit Fahrzeugen zwischen den Liegenschaften durch mobile Metallzäune unterbunden.

- 13 In den Jahren 2013 bis 2022 seien (nach den Angaben der zweitrevisionswerbenden Partei) sieben (näher beschriebene) Unfälle an der vorliegenden Eisenbahnkreuzung dokumentiert, die allesamt durch Missachtungen des Rechtsabbiegeverbotes auf der T Straße stadteinwärts verursacht worden seien. Laut dem von der belangten Behörde eingeholten Gutachten vom 2. Dezember 2020 sei das Unfallgeschehen als nicht besonders auffällig beurteilt worden.
- 14 Auf der Strecke der zweitrevisionswerbenden Partei sei es im Dezember 2020 zu einer Taktverdichtung von 15 auf 7,5 Minuten gekommen.
- 15 Das von der Auflassung der Eisenbahnkreuzung betroffene Grundstück weise - nach den weiteren Feststellungen des Verwaltungsgerichts - „nur eine einzige Ausfahrt“ auf eine Straße mit öffentlichem Verkehr auf, nämlich die gegenständliche Ausfahrt in der Höhe Wien 23., T Straße 3. Bei Umsetzung der durch den Auflassungsbescheid der belangten Behörde erteilten Auflagen, d.h. im Fall der Errichtung einer mindestens zwei Meter hohen Abschränkung der bestehenden Grundstücksausfahrt, sei es daher nicht mehr möglich, von einer Straße mit öffentlichem Verkehr auf das genannte Grundstück zu gelangen. Jedoch grenze ein Teil der Außenmauer des auf diesem Grundstück gelegenen Betriebsstättengebäudes an die in Wien 23. gelegene Bgasse, die dort als Sackgasse ende. Über diese Straße könne eine Grundstücksausfahrt errichtet werden (wozu der Abriss eines Gebäudeteiles des Betriebes der Kfz-Werkstätte erforderlich wäre). Eine vom Verwaltungsgericht bei einem Bausachverständigen eingeholte Kostenschätzung über die Höhe der für diese Errichtung notwendigen Kosten habe einen Betrag von etwa € 200.000,00 bis € 370.000,00 (ohne USt.) ergeben.
- 16 Zudem verfüge das Grundstück an der Adresse A 1 (EZ 1719 der KG V.) über eine Ausfahrt zu einer Straße mit öffentlichem Verkehr. Eine Zufahrt zum Grundstück T Straße 3 müsste aber zumindest teilweise die Fläche des zur Gänze vermieteten Grundstücks EZ 1719 nutzen; und zwar selbst im Fall der



Errichtung einer Zufahrt über das Grundstück an der Adresse Zgasse 6, das nicht vermietet sei. Um die Adresse T Straße 3 zu Fuß zu erreichen, bedürfte es einer Durchgangsservitut an der Adresse Zgasse 6. Bei Vereinbarung eines Servitutsrechtes an den Adressen A 1 oder Zgasse 6 käme es infolge der damit nur mehr beschränkten Nutzbarkeit dieser Grundstücke und der Einschränkung der Bebaubarkeit dieser Grundstücke „offenkundig zu einer massiven Entwertung“ dieser (im Eigentum des Mitbeteiligten stehenden) Grundstücke. Auch wenn der Mietvertrag betreffend die Adresse A 1 beendet und die dortige Ausfahrt genutzt werden könnte, wäre von einem „massiven Vermögensverlust“ des Mitbeteiligten und einer „massiven Beeinträchtigung des Gewerbebetriebs“ auszugehen. Zudem sei zu beachten, dass sich die Betriebsanlagengenehmigung der GmbH ausschließlich auf die Ein- und Ausfahrt im Bereich T Straße 3 beziehe. Auch insofern wäre die Zufahrtsmöglichkeit über die Adresse A 1 ungewiss, zumal diese in einem Siedlungsgebiet liege und die Straßen dort nicht für die regelmäßige Zu- und Abfahrt durch Lastkraftfahrzeuge bzw. für gewerbliche Fahrten ausgelegt seien.

- 17 In rechtlicher Hinsicht erwog das Verwaltungsgericht, was die Parteistellung des Mitbeteiligten betreffe, dass dieser nicht als Träger der Straßenbaulast im Sinne des § 48 Abs. 1 EisbG einzustufen sei, da ihm durch den gegenständlichen Auflassungsbescheid weder ein Umbau der auf seinem Grundstück befindlichen (bislang als öffentliche Verkehrsfläche einzustufenden) Straße, noch die Tragung von mit der angeordneten Eisenbahnkreuzungsauflassung verbundenen Kosten vorgeschrieben werde. Wie der Verfassungsgerichtshof nunmehr aber klargestellt habe (Hinweis auf das aufgrund einer Anfechtung durch das Verwaltungsgericht in diesem Verfahren ergangene Erkenntnis VfSlg. 20.661/2024), beschränke § 48 EisbG die Parteistellung nicht nur auf das beantragende Eisenbahnunternehmen und den vom Auflassungsverfahren betroffenen Träger der Straßenbaulast, sondern erstrecke die Parteistellung auf „alle Personen“, die durch ein Auflassungsverfahren „in ihren subjektiven-öffentlichen Rechten betroffen“ sein könnten.





- 18 Im vorliegenden Fall sei aus Sicht des Verwaltungsgerichts zu bejahen, dass der Mitbeteiligte durch das gegenständliche Auflassungsverfahren in seinen subjektiv öffentlichen Rechten verletzt sei; konkret betreffe dies das Eigentumsrecht des Mitbeteiligten sowie dessen Recht auf Erwerbsausübungsfreiheit. So bewirke der Bescheid der belangten Behörde einen „schweren Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Eigentumsrecht“ und gefährde dessen weitere Erwerbsausübungsmöglichkeit, weshalb zu ermitteln sei, welche Konsequenzen die Schließung der Eisenbahnkreuzung für den Mitbeteiligten als Privatperson habe und ob ihm diese Konsequenzen nach einer Abwägung der für die Erforderlichkeit der Auflassung der Eisenbahnkreuzung ins Treffen zu führenden öffentlichen Interessen zuzumuten seien. Ein öffentliches Interesse an der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung bestehe für das Verwaltungsgericht (mit näherer Begründung) aus der Perspektive der Unfallverhütung nicht. Zudem gebe es die Möglichkeit, durch Anbringung einer Schrankenanlage das Unfallgeschehen zu reduzieren.
- 19 Eine Auflassung der Eisenbahnkreuzung hätte zur Folge, dass der Zugang zu dem in Rede stehenden Grundstück des Mitbeteiligten nur mehr möglich wäre, wenn (mit einem Aufwand von € 240.000,-- bis € 444.000,--) eine Zufahrt zur Bgasse errichtet oder „mit einem Grundstücksnachbarn ein Durchgangsservitut“ vereinbart würde. Im Rahmen der Interessenabwägung sei es dem Mitbeteiligten nach Auffassung des Verwaltungsgerichts aber weder zumutbar, die angeführten Kosten zu tragen, noch hinzunehmen, dass eine Zufahrt mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen über das Grundstück Zgasse 6 nicht möglich wäre. Ebenso wenig sei es dem Mitbeteiligten - sollte er „den bestehenden Pachtvertrag“ im Hinblick auf die Grundstücke A 1 doch kündigen können - zumutbar, „sich sodann selbst ein Durchgangsservitut über diese Grundstücke“ einzuräumen, zumal dies (unter anderem) „zu einer gravierenden Entwertung“ des von der Servitut betroffenen Grundstücks führen würde.
- 20 Zusammenfassend sei daher festzustellen, dass „überhaupt kein öffentliches Interesse“ an der Erlassung des gegenständlichen Auflassungsbescheides



bestehe. Abgesehen von der Errichtung einer Eisenbahnschrankenanlage gebe es keine Variante, welche auch nur denkmöglich zu einer Verringerung der Unfallgefahr (gesamthaft betrachtet) führe. Zudem sei keine denkmöglich dem Mitbeteiligten „aufzutragende bzw. ihn nütigende Maßnahme“ (wie etwa die Herstellung einer Zufahrt zur Bgasse) diesem „auch nur annähernd zumutbar“. Bei Zugrundelegung dieser Sachlage sei der gegenständliche verfahrenseinleitende Antrag infolge Nichtvorliegens der gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EibG normierten Voraussetzungen für die Anordnung der Auflassung des gegenständlichen Eisenbahnüberganges daher abzuweisen.

21 1.5. Gegen dieses Erkenntnis wenden sich die außerordentlichen Revisionen der erst- bzw. amtsrevisionswerbenden Partei (protokolliert zu Ra 2024/03/0114) und des Eisenbahnunternehmens als zweitrevisionswerbende Partei (protokolliert zu Ra 2024/03/0115).

22 Die beiden Revisionen, zu denen die mitbeteiligte Partei sowie (jeweils wechselseitig) die beiden revisionswerbenden Parteien im Vorverfahren Revisionsbeantwortungen erstattet haben, hat der Verwaltungsgerichtshof wegen ihres sachlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

23 2. Die Revisionen sind schon wegen des - von ihnen jeweils zutreffend aufgezeigten - Abweichens des angefochtenen Erkenntnisses von der (näher bezeichneten) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu den Anforderungen an die ordnungsgemäße Begründung von Erkenntnissen sowie zur weiteren Klarstellung der Rechtslage hinsichtlich der Voraussetzungen zur Auflassung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EibG zulässig.

24 3. Sie sind auch begründet.



3.1. Rechtslage:

25 § 48 EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 115/2024, lautet
(auszugsweise):

„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:

...

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. Die Behörde kann diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängern[.]

(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.



...“

3.2. Zur Ausgangslage im konkreten Fall:

- 26 Dem Revisionsfall liegt die von der belangten Behörde gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EiszG über Antrag der zweitrevisionswerbenden Partei verfügte Auflassung einer Eisenbahnkreuzung an der Adresse T Straße 3 in 1230 Wien zugrunde. An dieser Adresse wird (jedenfalls) auf der im Eigentum des Mitbeteiligten stehenden Liegenschaft EZ 214 der KG I. von einer GmbH eine Kfz-Werkstätte betrieben, die über die Eisenbahnkreuzung an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Die Eisenbahnkreuzung wird von ca. 20 bis 30 Fahrzeugen pro Tag genutzt.
- 27 Um den Anschluss der Liegenschaft des Mitbeteiligten an das öffentliche Verkehrsnetz auch nach Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu gewährleisten, prüften die belangte Behörde sowie das Verwaltungsgericht alternative Zu- bzw. Ausfahrten (zum Teil) unter Nutzung weiterer, an die betroffene Liegenschaft angrenzender Grundstücke des Mitbeteiligten an den (in Wien gelegenen) Adressen Zgasse 6 und Bgasse sowie an der (in Niederösterreich gelegenen) Adresse A 1.
- 28 Während die belangte Behörde im Bescheid über die Auflassung der vorliegenden Eisenbahnkreuzung davon ausging, dass künftig alle Fahrten über die Zu- und Ausfahrt an der Adresse A 1, die bisher nur der Mitbeteiligte für private Zwecke im Ausmaß von zwei Ein- und Ausfahrten täglich genutzt habe, ohne Umgestaltung erfolgen könnten, kam das Verwaltungsgericht erkennbar zum Ergebnis, dass diese Lösung als Eingriff in das Eigentumsrecht und die Erwerbsausübungsfreiheit des Mitbeteiligten diesem nicht zumutbar sei, da sie (infolge unbefristeter Vermietung des betreffenden Grundstücks zu Lagerzwecken) faktisch nicht umsetzbar sei und zudem zu einer Entwertung des betroffenen Grundstücks führen würde. Ebenso wenig käme nach den Erwägungen des Verwaltungsgerichts eine alternative Zu- bzw. Ausfahrt über die Adressen Zgasse 6 oder Bgasse in Frage, weshalb der angefochtene Bescheid abzuändern und der verfahrenseinleitende Antrag der





zweitrevisionswerbenden Partei auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung abzuweisen sei.

3.3. Zu den Vorgaben des § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG und der Parteistellung im Auflassungsverfahren im Allgemeinen:

29 3.3.1. Der Tatbestand der Anordnung zur Auflassung nach § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG wurde mit der Novelle BGBl. I Nr. 25/2010 in das EisbG eingefügt (mit der Novelle BGBl. I Nr. 115/2024 wurde lediglich der letzte Satz in Abs. 1 ergänzt). Er setzt voraus, dass das nach der Auflassung verbleibende oder in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz (oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen) den Verkehrserfordernissen entspricht und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind. Damit das verbleibende oder umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, muss für die Erfordernisse des Verkehrs auf der Straße vorgesorgt werden, also die Ersatzlösung den bestehenden Erfordernissen des Straßenverkehrs über die aufgelassene Eisenbahnkreuzung gerecht werden (vgl. etwa VwGH 29.4.2015, 2013/03/0010, mit Hinweis auf VwGH 26.5.2014, 2013/03/0133; siehe zur Begründung der Regelung gemäß dem diesbezüglichen, im Plenum des Nationalrats eingebrachten Abänderungsantrag [Sten. ProtNR 57. Sitzung, 24. GP, S 220] überdies VwGH 17.1.2022, Ro 2021/03/0022).

30 3.3.2. Mit Erkenntnis VfSlg. 20.661/2024 wies der Verfassungsgerichtshof (unter anderem) den - aus Anlass des vorliegenden Verfahrens gestellten - (Eventual-)Antrag des Verwaltungsgerichts, § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG zur Gänze als verfassungswidrig aufzuheben, ab. Begründend führte der Verfassungsgerichtshof auszugsweise Folgendes aus:

„... Das Verwaltungsgericht Wien geht nach seinen Ausführungen im Gesetzesprüfungsantrag davon aus, dass das Grundstück der [mit]beteiligten Partei nur eine einzige Ausfahrt zu einer öffentlichen Straße aufweise, und zwar die Ausfahrt über die schienengleiche Eisenbahnkreuzung. Mit Rechtskraft des Auflassungsbescheides, spätestens aber nach Ablauf der



zweijährigen Umsetzungsfrist, sei es der [mit]beteiligten Partei nicht mehr möglich, von ihrem Grundstück aus eine öffentliche Straße zu erreichen. Die [mit]beteiligte Partei wäre in diesem Fall zur Aufgabe ihres Gewerbebetriebes gezwungen. ...

Der Träger der Straßenbaulast hat im Auflassungsverfahren nach § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG das subjektive Recht (und insoweit Parteistellung), als es um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung geht und deren etwaige Auflassung zu einer Kostenbelastung des Trägers der Straßenbaulast führen kann.

Als Voraussetzungen für die Auflassung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung sieht § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG zwei inhaltliche Voraussetzungen vor, die kumulativ erfüllt sein müssen: So darf die Eisenbahnbehörde die Auflassung nur anordnen, wenn zum Ersten ‚das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen‘ und wenn zum Zweiten ‚die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind‘.

Liegt eine dieser kumulativen Voraussetzungen für die Auflassung einer öffentlichen, schienengleichen Eisenbahnkreuzung nicht vor, darf die Eisenbahnbehörde deren Auflassung nicht anordnen. Dies bedeutet - auf den vom antragstellenden Verwaltungsgericht geschilderten Sachverhalt (so dieser in der vom antragstellenden Verwaltungsgericht dargestellten Form sich im Zuge des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens als zutreffend erweist) beispielhaft umgelegt -, dass die Eisenbahnbehörde zu prüfen hat, ob der gänzliche Entfall einer Zufahrtsmöglichkeit zu einem Grundstück über eine Straße mit öffentlichem Verkehr durch die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen welcher Art verhindert werden kann. Sind eine dahin gehende Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen nicht möglich bzw nicht zielführend, scheidet die Auflassung der Eisenbahnkreuzung von vornherein aus. Kommen hingegen die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen in Frage, ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob diese Maßnahmen den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sind. Ist (auch) dies nicht der Fall, ist eine Auflassung der öffentlichen Eisenbahnkreuzung gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG nicht zulässig. ...

Weitere Bedenken des Verwaltungsgerichtes Wien beziehen sich darauf, dass sonstige Personen, in deren subjektive Rechte durch die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung eingegriffen wird, keine Parteistellung im Verfahren nach § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG haben.



Wie bereits ... ausgeführt, haben im Auflassungsverfahren nach § 48 Abs. 1 Z 2 EibG in jedem Fall - ungeachtet anderer Personen - das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, welche dabei das Vorliegen der ... notwendigen Voraussetzungen für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung als subjektives Recht geltend machen können.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass auch anderen Personen Parteistellung im Auflassungsverfahren nach § 48 Abs. 1 Z 2 EibG zukommt. Dies setzt allerdings voraus, dass diese Personen durch die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung unmittelbar betroffen sind. Dies ist dann der Fall, wenn die von der Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen unmittelbar das Grundstückseigentum betreffen, indem etwa eine Enteignung von Grundstücksflächen oder eine unmittelbare Eigentumsbeschränkung vorgenommen wird. Eine bloß indirekte Auswirkung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung und die in diesem Zusammenhang angeordnete Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstiger Ersatzmaßnahmen auf Personen (zB eine schlechtere Erreichbarkeit eines Grundstückes) begründen hingegen keinen Eingriff in subjektive Rechte und daher auch keine Parteistellung.

... Die im Antrag vorgebrachten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die angefochtene Bestimmung treffen sohin nicht zu, weil § 48 Abs. 1 Z 2 EibG so ausgelegt werden muss, dass zunächst das betroffene Eisenbahnunternehmen und der betroffene Träger der Straßenbaulast sämtliche Voraussetzungen für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung als subjektive Rechte geltend machen können. Darüber hinaus kommt auch jenen Personen Parteistellung im Verfahren über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zu, welche durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unmittelbar in ihrem Eigentum betroffen sind.

...“

- 31 3.3.3. Der Verwaltungsgerichtshof schließt sich dieser Rechtsauffassung an. Demnach haben - zusammengefasst - im Auflassungsverfahren nach § 48 Abs. 1 Z 2 EibG jedenfalls das betroffene Eisenbahnunternehmen und der betroffene Träger der Straßenbaulast Parteistellung, welche dabei das Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung als subjektives Recht geltend machen können. Darüber hinaus kommt auch jenen Personen Parteistellung im Verfahren über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zu, welche durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unmittelbar in ihrem Eigentum betroffen sind. Auch diese



können das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nach § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG als subjektives Recht geltend machen.

- 32 3.3.4. Überdies ist - was die Beschwerdelegitimation des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht betrifft - zu beachten:
- 33 Sind im Fall der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung weder eine Umgestaltung des Wegenetzes noch sonstige Ersatzmaßnahmen erforderlich, sondern erschöpfen sich die zu treffenden Maßnahmen in den im Zusammenhang mit der Auflassung erforderlichen Abtragungen und Absperrungen, so sind diese Kosten gemäß § 48 Abs. 2 zweiter Satz EisbG zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen und nicht (auch nur teilweise) vom Träger der Straßenbaulast zu tragen; eine Prüfung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Träger der Straßenbaulast ist in diesem Fall daher nicht erforderlich (vgl. VwGH 25.2.2020, Ra 2019/03/0098, mwN). Werden somit im Zusammenhang mit der angeordneten Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nur Anordnungen getroffen, für deren Kosten gemäß § 48 Abs. 2 zweiter Satz EisbG das Eisenbahnunternehmen aufzukommen hat, ist der jeweilige Träger der Straßenbaulast durch eine derartige Entscheidung nicht beschwert, weshalb ihm insoweit ein Rechtsschutzinteresse fehlt (vgl. VwGH 11.9.2020, Ra 2019/03/0025, mwN).
- 34 Weiters hat der Verwaltungsgerichtshof in Bezug auf betroffene Gemeinden bereits ausgesprochen, dass diesen kein Anspruch darauf zukommt, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen der Gemeinde zu erhalten. Nicht jede Veränderung der derzeitigen Verhältnisse, die zu längeren Verbindungen zwischen den durch die Bahnlinie getrennten Ortsteilen führt, steht somit der Auflassung der strittigen Eisenbahnkreuzung entgegen. Allerdings dürfen die lokalen Bedürfnisse an Verkehrsverbindungen nicht außer Acht gelassen werden und könnten unzumutbare Verschlechterungen des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile einer Gemeinde vom restlichen Gemeindegebiet und von jenseits der Bahnstrecke gelegener (Straßen)Infrastruktur dazu führen, dass von einem den Verkehrserfordernissen



entsprechenden Wegenetz nach Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht mehr auszugehen wäre (vgl. z.B. VwGH 18.2.2015, 2013/03/0156, mwN).

3.4. Zur Beschwerdelegitimation des Mitbeteiligten:

35 Das Verwaltungsgericht ging im angefochtenen Erkenntnis davon aus, dass der Mitbeteiligte, dem durch den Auflassungsbescheid der belangten Behörde weder ein Umbau der auf seinem Grundstück mit der Adresse T Straße 3 befindlichen Straße, noch die Tragung von mit der angeordneten Auflassung verbundenen Kosten vorgeschrieben werde, nach dem Begriffsverständnis des § 48 EibG nicht als Träger der Straßenbaulast einzustufen sei, bejahte dessen Beschwerdelegitimation aber im Hinblick auf eine Wertminderung seiner Liegenschaften und eine Beeinträchtigung der Erwerbsausübung.

36 Nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes ergibt sich die Beschwerdelegitimation vor dem Hintergrund der zitierten Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg. 20.661/2024) daraus, dass dem Mitbeteiligten mit dem Auflassungsbescheid der belangten Behörde eine - unmittelbar sein Grundstückseigentum betreffende und ihn belastende - Duldungsverpflichtung auferlegt wird, indem an dem in seinem Eigentum stehenden Gebäude eine physische Abschränkung dauerhaft anzubringen ist. Dadurch konnte der Mitbeteiligte im Beschwerdeverfahren (als subjektiv öffentliches Recht) auch geltend machen, dass die erforderlichen Voraussetzungen des § 48 Abs. 1 Z 2 EibG nicht vorlägen.

3.5. Zur ersten Voraussetzung des § 48 Abs. 1 Z 2 EibG (verbleibendes oder umzugestaltendes Wegenetz entspricht den Verkehrserfordernissen):

37 3.5.1. Gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EibG darf die Eisenbahnbehörde die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nur anordnen, wenn - als erste Voraussetzung - „das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen“.

38 3.5.2. Während die belangte Behörde im Revisionsfall festhielt, dass das verbleibende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspreche und die



Liegenschaft EZ 214 der KG I. (unter Nutzung weiterer Liegenschaften des Mitbeteiligten) bei Auflassung der Eisenbahnkreuzung alternativ über die Zu- und Ausfahrt an der Adresse A 1 an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sei, hat das Verwaltungsgericht die Prüfung, ob das verbleibende Wegenetz eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr zulasse, nicht ordnungsgemäß durchgeführt.

- 39 Bei einer solchen Beurteilung wäre zunächst zu prüfen, ob künftig Zu- bzw. Ausfahrtsmöglichkeiten an der (in Niederösterreich gelegenen) Adresse A 1 oder an der (in Wien gelegenen) Adresse Zgasse 6 genutzt werden könnten.
- 40 Die Möglichkeit einer Nutzung der Zu- und Ausfahrt an der Adresse A 1 wäre vor allem deshalb in Betracht zu ziehen, weil der Mitbeteiligte diese nach den Feststellungen bereits bisher für private Zwecke im Ausmaß von zwei Ein- und Ausfahrten täglich genutzt hat. Zudem ist an dieser Stelle nach dem von der belangten Behörde (samt Ergänzungen) eingeholten Verkehrsgutachten eine Zu- und Ausfahrt selbst für das größte Bemessungsfahrzeug möglich.
- 41 Diesfalls ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die dort betroffene Liegenschaft des Mitbeteiligten (EZ 1719 der KG V.) seit dem Jahr 2017 zu Lagerzwecken (laut dem im verwaltungsgerichtlichen Akt befindlichen Mietvertrag „ausschließlich zum Abstellen von Kraftfahrzeugen“) unbefristet vermietet wird. Soweit das Verwaltungsgericht im angefochtenen Erkenntnis davon ausging, dass der Mitbeteiligte nicht befugt sei, diesen Mietvertrag zu kündigen, lässt es für diese Feststellung jedoch eine nachvollziehbare Beweiswürdigung gänzlich vermissen. Dass der bloße Umstand der Vermietung der Nutzung des Grundstücks im Rahmen des verbleibenden Wegenetzes entgegenstünde, vermag der Mitbeteiligte schon deswegen nicht erfolgreich einzuwenden.
- 42 Maßgeblich ist vielmehr, dass es in der Ingerenz des Mitbeteiligten als Eigentümer des vermieteten Grundstücks liegt, die Durchfahrt über dieses Grundstück bzw. dessen Nutzung als Zu- oder Ausfahrt (um die Liegenschaft EZ 214 der KG I. erreichen zu können) zu ermöglichen. Auf eine - vom



Verwaltungsgericht aber vorgenommene - Interessenabwägung und die vom Mitbeteiligten geltend gemachte Wertminderung kommt es daher nicht an.

- 43 Im Übrigen setzt - worauf die belangte Behörde zutreffend hinweist - § 48 Abs. 1 Z 2 EibG nach seinem klaren Wortlaut nicht voraus, dass eine auf diese Bestimmung gestützte Anordnung nur erlassen werden dürfte, wenn zuvor die allenfalls erforderliche zivilrechtliche Klärung eines Sachverhaltes (hier: die Auflösung oder Änderung eines Bestandverhältnisses) sichergestellt wäre (vgl. VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0082, mit Hinweis auf VwGH 27.5.2010, 2009/03/0023, betreffend das Bestehen oder den Umfang einer Dienstbarkeit).
- 44 Es bleibt auch unklar, warum das Verwaltungsgericht - anders als die belangte Behörde (die lediglich eine Vermietung der Liegenschaft EZ 1719 der KG V. annahm) - seiner Argumentation zugrunde legte, dass der Mitbeteiligte zwei Liegenschaften (EZ 1719 der KG V. und EZ 5504 der KG I.) vermiete.
- 45 Letzteres ist insoweit von Bedeutung, als die an der Adresse Zgasse 6 gelegenen Liegenschaften (EZ 3292 und EZ 5504 der KG I.), die nach den Feststellungen unbebaut sind, ebenfalls als Zu- bzw. Ausfahrt in Betracht kommen. Aus welchen Gründen es hierfür einer „Durchgangsservitut“ bedürfte, legte das Verwaltungsgericht nicht dar. Es ließ auch unberücksichtigt, dass - wie es die belangte Behörde feststellte - nach dem Flächenwidmungsplan die Liegenschaft EZ 214 der KG I. (künftig) über die Bgasse zu erschließen sei.
- 46 Das Verwaltungsgericht hätte auf dieser Grundlage somit in einem ersten Schritt begründet darlegen müssen, ob eine oder beide Varianten (A 1 oder Zgasse 6) und bejahendenfalls welche als alternative Zu- bzw. Ausfahrt(en), und zwar ohne Umgestaltungsmaßnahmen, zur Verfügung stehen und ob diese den Verkehrserfordernissen entsprechen.
- 47 Kommt es dabei zum Schluss, dass das verbleibende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, hat es die Auflassung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EibG anzuordnen. Eine Prüfung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit hat diesfalls nicht stattzufinden, weil § 48 Abs. 1 Z 2 EibG eine solche nur hinsichtlich der Umgestaltung des



Wegenetzes oder der Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen vorschreibt.

- 48 3.5.3. Kommt das Verwaltungsgericht hingegen zum Ergebnis, dass mit dem verbleibenden Wegenetz nicht das Auslangen gefunden werden kann, hat es in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob den Verkehrserfordernissen durch eine Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen entsprochen werden kann.
- 49 Auch diese Fragestellung wird im angefochtenen Erkenntnis nicht nachvollziehbar beantwortet.
- 50 Zwar hat das Verwaltungsgericht umfangreiche Ermittlungen zu einer Umgestaltung an der Adresse Bgasse durchgeführt, führte dazu aber nicht weiter aus, ob diese Umgestaltung an sich durchführbar wäre und den Verkehrserfordernissen entspräche. Ebenso fehlen im angefochtenen Erkenntnis Ausführungen dazu, ob eine Umgestaltung an den Adressen Zgasse 6 und A 1 möglich wäre.
- 51 Da das Verwaltungsgericht somit im angefochtenen Erkenntnis zum Ergebnis kam, dass die beantragte Auflassung der Eisenbahnkreuzung nicht anzuordnen sei, ohne ordnungsgemäß geprüft zu haben, ob das Wegenetz bei einer Umgestaltung an einer der drei in Rede stehenden alternativen Adressen den Verkehrserfordernissen entspräche, hat es schon deshalb sein Erkenntnis mit Rechtswidrigkeit belastet.
- 52 Einer Umgestaltung wäre im Übrigen gleichzuhalten bzw. als sonstige Ersatzmaßnahme wäre zu qualifizieren, wenn die Kündigung bzw. Änderung des Mietvertrages an der Adresse A 1 bzw. (sollte dort ebenfalls ein Mietverhältnis bestehen) auch an der Adresse Zgasse 6 nicht oder nicht rechtzeitig möglich und daher eine Enteignung vorzunehmen wäre.
- 53 3.5.4. Wenn die Prüfung durch das Verwaltungsgericht ergibt, dass den Verkehrserfordernissen auch nicht durch eine Umgestaltung des Wegenetzes oder die Vornahme sonstiger Ersatzmaßnahmen entsprochen werden kann,





wäre der vorliegende Antrag des Eisenbahnunternehmens auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung schon aus diesem Grund abzuweisen.

- 54 Hingegen bedarf es für den Fall, dass bei einer Auflassung das Wegenetz umzugestalten ist oder sonstige Ersatzmaßnahmen durchzuführen sind, um den Verkehrserfordernissen zu entsprechen, zudem einer Prüfung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für die Verkehrsträger.

3.6. Zur zweiten Voraussetzung des § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG (Umgestaltung ist wirtschaftlich zumutbar):

- 55 3.6.1. Als weitere Voraussetzung einer Auflassung verlangt § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG, dass „die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind“.
- 56 Dieser Prüfungsschritt entfällt, wenn - wie bereits angesprochen - das nach der Auflassung der Eisenbahnkreuzung verbleibende Wegenetz (ohne Umgestaltung oder sonstige Ersatzmaßnahmen) den Verkehrserfordernissen entspricht.
- 57 Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat das Verwaltungsgericht zur Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zunächst festzustellen, welche Kosten für die Umgestaltung bzw. für Ersatzmaßnahmen, sowie für deren künftige „Erhaltung und Inbetriebhaltung“, zu erwarten sind. In einem zweiten Schritt ist dann zu beurteilen, ob die Tragung dieser Kosten den Verkehrsträgern zumutbar ist. Da das Gesetz darauf abstellt, dass die erforderliche Umgestaltung „den Verkehrsträgern“ wirtschaftlich zumutbar sein muss, erfordert dies zum einen die Bedachtnahme auf die konkrete wirtschaftliche Situation des jeweiligen Verkehrsträgers (auch unter Berücksichtigung allfälliger für die Umgestaltung anzusprechender Zweckzuschüsse oder vergleichbarer Beiträge zur Erleichterung der Finanzierung), zum anderen - im Sinne einer Verhältnismäßigkeitsprüfung - die Abwägung der entstehenden Kosten mit dem aus der Auflassung der Eisenbahnkreuzung entstehenden



Nutzen, insbesondere für die Verkehrssicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf beiden Verkehrsträgern (vgl. VwGH 25.2.2020, Ra 2019/03/0098).

- 58 3.6.2. In diese Abwägungsentscheidung (die erst dann stattzufinden hat, wenn die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht eine Umgestaltung des Wegenetzes als den Verkehrserfordernissen entsprechend erachtet hat) hat auch das - dem EisbG zugrunde liegende - hohe öffentliche Interesse an der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen einzufließen. Es ist nicht zutreffend, wenn das Verwaltungsgericht zum Ergebnis kam, es bestehe „überhaupt kein öffentliches Interesse“ an der Erlassung des gegenständlichen Auflassungsbescheides.
- 59 Ebenfalls bleibt unklar, auf welche Feststellungen oder Erfahrungswerte das Verwaltungsgericht die Schlussfolgerung stützte, es gebe abgesehen von der Errichtung einer Eisenbahnschrankenanlage keine Variante, die auch nur denkmöglich zu einer Verringerung der Unfallgefahr (gesamthaft betrachtet) führe, weshalb ein öffentliches Interesse an der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung aus der Perspektive der Unfallverhütung nicht bestehe. Im Übrigen ist zu betonen, dass die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nach dem klaren Wortlaut des § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG nicht voraussetzt, dass es an der Eisenbahnkreuzung bislang schon zu Unfällen gekommen wäre (vgl. VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0082).
- 60 Abgesehen davon, dass das Verwaltungsgericht im angefochtenen Erkenntnis nicht nachvollziehbar begründet hat, warum im Revisionsfall weder eine Nutzung des verbleibenden Wegenetzes, noch eine Umgestaltung des Wegenetzes in Frage kommt, hat es die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit auch nicht anhand der dargelegten Kriterien durchgeführt und insbesondere keine Feststellungen zur wirtschaftlichen Situation der jeweiligen Verkehrsträger getroffen, sondern stattdessen etwa die wirtschaftlichen Interessen des Mitbeteiligten betreffend den Betrieb einer Kfz-Werkstätte in den Blick genommen, ohne zu beachten, dass Inhaberin der betreffenden Betriebsanlagengenehmigung nicht der Mitbeteiligte, sondern eine GmbH ist.



- 61 3.6.3. Kommt das Verwaltungsgericht unter Beachtung dieser Grundsätze zum Ergebnis, dass die Umgestaltung des Wegenetzes bzw. die Vornahme von Ersatzmaßnahmen wirtschaftlich zumutbar ist, hat es die Auflassung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG anzuordnen.
- 62 Hingegen scheidet die Anordnung der Auflassung aus, wenn sich die Umgestaltung des Wegenetzes für die Verkehrsträger als wirtschaftlich nicht zumutbar erweist (vgl. auch VfSlg. 20.661/2024), sodass in diesem Fall der vorliegende Antrag des Eisenbahnunternehmens auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung abzuweisen wäre.

3.7. Fortgesetztes Verfahren:

- 63 Im fortgesetzten Verfahren wird das Verwaltungsgericht daher auf der Grundlage dieser Ausführungen konkrete Feststellungen zu treffen haben, die eine Beurteilung ermöglichen, ob das verbleibende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht. Ist dies nicht der Fall, bedarf es Feststellungen zur Beurteilung, ob das umzugestaltende Wegenetz die Verkehrserfordernisse erfüllt oder nicht sowie (so dies zu bejahen ist) welche Kosten hierfür zu erwarten sind und - zusätzlich zur Feststellung der wirtschaftlichen Situation der Parteien - welcher Nutzen sich aus der Auflassung ergibt. Auf dieser Basis wird es sodann die Voraussetzungen für die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zu beurteilen haben.

4. Ergebnis:

- 64 Das angefochtene Erkenntnis war somit gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen (vorrangig wahrzunehmender) Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.
- 65 Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.
- 66 Die beiden revisionswerbenden Parteien erstatteten jeweils wechselseitig Revisionsbeantwortungen, in denen die gleichen Anträge auf Abänderung bzw. Aufhebung des angefochtenen Erkenntnisses gestellt wurden wie in den von ihnen selbst erhobenen Revisionen. Die Revisionsbeantwortungen der erst- und der zweitrevisionswerbenden Partei waren daher jeweils zurückzuweisen,



da ein Beitritt einer mitbeteiligten Partei auf Seiten der revisionswerbenden Partei, wie dies der Sache nach in den von der erst- und der zweitrevisionswerbenden Partei erstatteten Revisionsbeantwortungen zu den Revisionen der zweit- bzw. der erstrevisionswerbenden Partei erfolgte, im VwGG keine Deckung findet (vgl. etwa VwGH 29.11.2022, Ro 2021/03/0028, mwN).

W i e n , am 21. Mai 2026

