

TE Vwgh Beschluss 2016/6/22 Ra 2016/03/0023

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 22.06.2016

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §8;
B-VG Art133 Abs1 Z1;
EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2 idF 2010/I/025;
EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2;
EisenbahnG 1957 §48 Abs2;
VwGG §34 Abs1;
VwGG §34 Abs3;
VwGG §47;
VwGG §51;
VwGG §58 Abs2;
VwRallg;

1. AVG § 8 heute
2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991

1. B-VG Art. 133 heute
2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. VwGG § 34 heute
2. VwGG § 34 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2021
3. VwGG § 34 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 34 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
5. VwGG § 34 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
6. VwGG § 34 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
7. VwGG § 34 gültig von 01.09.1997 bis 31.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
8. VwGG § 34 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997

1. VwGG § 34 heute
2. VwGG § 34 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2021
3. VwGG § 34 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 34 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
5. VwGG § 34 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
6. VwGG § 34 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
7. VwGG § 34 gültig von 01.09.1997 bis 31.07.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
8. VwGG § 34 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997

1. VwGG § 47 heute
2. VwGG § 47 gültig ab 21.07.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2023
3. VwGG § 47 gültig von 01.01.2014 bis 20.07.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 47 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
5. VwGG § 47 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
6. VwGG § 47 gültig von 01.08.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 89/2004
7. VwGG § 47 gültig von 05.01.1985 bis 31.07.2004

1. VwGG § 51 heute
2. VwGG § 51 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 51 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.2013

1. VwGG § 58 heute
2. VwGG § 58 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 58 gültig von 01.09.1997 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/1997
4. VwGG § 58 gültig von 05.01.1985 bis 31.08.1997

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Gemeinde P, vertreten durch Reiffenstuhl & Reiffenstuhl Rechtsanwaltspartnerschaft OG in 1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 41/9, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Burgenland vom 27. November 2015, Zl E 147/07/2015.002/014, betreffend Auflassung einer Eisenbahnkreuzung (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Burgenland; mitbeteiligte Partei: N GmbH in W, vertreten durch Hajek & Boss & Wagner Rechtsanwälte OG in 7000 Eisenstadt, Blumengasse 5), den Beschluss gefasst:

Spruch

Die Revision wird zurückgewiesen.

Die revisionswerbende Partei hat der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Der Antrag der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht auf Zuerkennung von Schriftsatz- und Vorlageaufwand wird abgewiesen.

Begründung

1 Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vom 2. Februar 2015 wurde die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 69,520 mit einer Gemeindestraße in P der Strecke der mitbeteiligten Partei Staatsgrenze bei

Pamhagen - Neusiedl am See angeordnet. Weiters wurde angeordnet, dass die bestehende Befestigung der Eisenbahnkreuzung im Querungsbereich und die beidseitigen Fahrbahnanschlüsse zu entfernen und zu rekultivieren sind, und dass weiters die bestehenden Sicherungseinrichtungen und sämtliche in Verbindung mit dieser Eisenbahnkreuzung bestehenden Verkehrszeichen zu entfernen sind. Schließlich enthält der Bescheid folgende Vorschreibung:

"Der bestehende Begleitweg parallel zur Bahnlinie zwischen den beiden Eisenbahnkreuzungen in km 69,520 und 70,292 ist in einer Fahrbahnbreite von mind. 3,00 m und einer mind. 6 cm starken bituminösen Tragschicht auf der Länge der bestehenden Verbindung auszubauen."

2 Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Landesverwaltungsgericht Burgenland die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde der revisionswerbenden Partei als unbegründet ab und bestätigte den angefochtenen Bescheid mit der Maßgabe, dass die im Spruchpunkt I. vorgeschriebene, oben wörtlich wiedergegebene Anordnung entfalle. Die Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art 133 Abs 4 B-VG wurde gemäß § 25a VwGG für unzulässig erklärt. 2 Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Landesverwaltungsgericht Burgenland die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde der revisionswerbenden Partei als unbegründet ab und bestätigte den angefochtenen Bescheid mit der Maßgabe, dass die im Spruchpunkt römisch eins. vorgeschriebene, oben wörtlich wiedergegebene Anordnung entfalle. Die Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG wurde gemäß Paragraph 25 a, VwGG für unzulässig erklärt.

3 Nach Darstellung des Verfahrensganges vor der belangten Behörde führte das Verwaltungsgericht aus, dass aufgrund von widersprüchlichen Ausführungen in dem im vorangegangenen Verwaltungsverfahren erstellten schriftlichen Gutachten des von der Behörde beigezogenen Amtssachverständigen im Vergleich zu den Ausführungen dieses Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung vor der Behörde, die auch in der Verhandlung beim Verwaltungsgericht nicht ausgeräumt werden konnten, vom Verwaltungsgericht ein anderer Amtssachverständiger mit der Erstattung eines neuen straßenbau- und verkehrstechnischen Gutachtens beauftragt worden sei.

4 Diesem Auftrag sei vom bestellten Amtssachverständigen entsprochen und ein diesbezügliches Gutachten vorgelegt worden. Nach Darlegung des vom Amtssachverständigen erhobenen Befundes hielt das Verwaltungsgericht fest, dass der Sachverständige in seinem Gutachten vom 16. Oktober 2015 zu folgendem Ergebnis gekommen sei:

"1. Bei Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 69,520 entspricht das verbleibende Wegenetz (höher- und nachrangiges Straßennetz, inkl. Güterwege) bei Benützung der EK in km 70,292 und des übergeordneten Landesstraßennetzes der B 51 und L 205 weiterhin den Verkehrserfordernissen.

2. Im Falle der Auflassung der EK in km 69,520 kann eine Erhöhung des Gefahrenpotentials auf den Ersatz- / Ausweichrouten durch die Verlagerung des derzeitigen Verkehrs auf das innenliegende Gemeindenetz sowie Landesstraßennetz (B 51 und L 205) nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsfrequenzen (auf Basis der erfolgten Knotenstromzählung) auf den zukünftigen Ersatzbzw. Ausweichrouten wird diese Wahrscheinlichkeit jedoch als eher gering eingeschätzt, zumal bereits derzeit die Erschließung der rückwärtigen landwirtschaftlich genutzten Hallen im Zuge des Güterweges "W - H" zum Teil über die Gemeindestraße "Q" erfolge.

3. Als Ersatzlösung bzw. Umgestaltung (Vorsorge für die Erfordernisse des Verkehrs auf den verbleibenden Straßen) ist die Verbindungstraße vom Güterweg "W - H" ab der L-gasse zumindest mit einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 3 m und einer zumindest 6 cm starken bituminösen Tragschicht auszubauen.

4. Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsfrequenzen (Basis Knotenstromzählung) kann dem vorhandenen Verkehrsbedarf und der Verkehrssicherheit mit der vorerwähnten Ersatzlösung Rechnung getragen werden.

5. Was die Klärung der Frage anbelangt, ob es im Falle der Auflassung der in Rede stehenden EK zu einer "unzumutbaren" Verschlechterung des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile in der Gemeinde W kommt oder dies eher nicht der Fall sein wird, hat der Amtssachverständige festgestellt, dass im Falle der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 69,520 von keiner unzumutbaren Verschlechterung des Anschlusses einzelner Ortsteile dieser Gemeinde auszugehen ist.

(...)

9. Beauftrag, festzustellen, ob im Falle der Auflassung der EK in km 69,520 von unzumutbaren Mehrweglängen des Verkehrs, insbesondere des landwirtschaftlichen Verkehrs, von P Richtung W, aber auch des sonstigen Fußgänger-, Radfahr- und PKW-Verkehrs, auszugehen sei, kommt der ASV zur Schlussfolgerung, dass sich lediglich bei Benützung der EK in km 70,292 und des übergeordneten Landesstraßen-Netzes der B 51 und L 205 lediglich eine maximale Mehrweglänge von ca. 3.760 m ergeben kann, wobei diesbezüglich festzuhalten ist, dass der ASV für die Berechnung der Streckenlänge den Ausgangs- und Endpunkt bei der EK in km 69,520 angenommen hat. Unter Berücksichtigung eines landwirtschaftlichen Bewirtschaftungskonzeptes kann jedoch auch bei dieser Ausweichroute von einer Unterschreitung der Zumutbarkeitsparameter ausgegangen werden. Bei allen anderen Ausweichrouten kommt der ASV zu maximalen Mehrweglängen, die deutlich unter 3 km liegen.

(...)"

5 In der am 5. November 2015 fortgesetzten mündlichen Verhandlung habe der als Zeuge einvernommene Amtssachverständige sein schriftliches Gutachten im Wesentlichen bestätigt. Das Verwaltungsgericht führte weiter Folgendes aus:

"Auf die Frage, ob bei Wegfall des Worst Case Szenarios, auf Seite 11, Abbildung 9 (Anmerkung: auf der Abbildung wird eine Verkehrsführung über Landesstraßen dargestellt, dazu heißt es:

"Bei Benützung der EK bei km 70,292 und des übergeordneten Landesstraßen-Netzes der B 51 und L 205 ergeben sich maximale Mehrweglängen von ca. 3.760 m"; dies aus der Abbildung ersichtlich für den Fall, dass der Ausgangspunkt einer Fahrt direkt im Bereich der aufzulassenden EK in km 69,520 liegt), seines Gutachtens, der Ausbau der Ausweich- bzw. Ersatzroute auf Seite 11, Abbildung 10, in der Länge von 280 m im Gemeindegebiet von W erforderlich ist, gab der ASV an, dass dieser Ausbau dann nicht notwendig ist".

6 Das Verwaltungsgericht hielt in weiterer Folge im angefochtenen Erkenntnis unter Berücksichtigung der vom Amtssachverständigen angeführten Feststellungen zu den Kreuzungsmöglichkeiten fest, dass infolge der zu erwartenden geringen Verkehrsfrequenzen auf den zukünftigen Ersatzbzw Ausweichrouten und der vorhandenen Verkehrsfrequenzen ausreichende Zeitlücken zum Queren bzw Ein- und Abbiegen zur Verfügung stünden. Weiters habe der Amtssachverständige angegeben, dass auch unter Berücksichtigung der jahres- bzw tageszeitlich unterschiedlichen Schwankungen und der erforderlichen Tätigkeiten auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen bzw auch witterungsbedingt die Querungen der EK in diesem Bereich aufgrund der geringen Frequenzen als verkehrstechnisch nicht signifikant anzusehen seien.

7 Weiters könne nach Ansicht des Verwaltungsgerichtes nicht erkannt werden, dass den Verkehrserfordernissen durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung im Zusammenhalt mit dem derzeit vorhandenen Ersatzwegenetz nicht entsprochen werde. Von daher bestehe auch kein Widerspruch zwischen dem schriftlichen verkehrs- und straßenbautechnischen Gutachten des Amtssachverständigen und seinen Angaben in der mündlichen Verhandlung, in der dieser auf konkrete Frage erläuternd zu den bisherigen Äußerungen mitgeteilt habe, dass bei Wegfall des Worst Case-Szenarios der Ausbau einer Verbindungsstraße vom Güterweg "W - H" ab der L-gasse im Gemeindegebiet von W in der Länge von 280 m nicht mehr erforderlich sei.

8 Im Übrigen habe der Amtssachverständige aufgrund der von ihm durchgeführten Erhebungen und der daraus resultierenden Daten schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass das nach der Auflassung verbleibende bisherige Straßen- und Wegenetz weiterhin ein adäquates Ersatzwegenetz zur Aufnahme des Verkehrs über den bisherigen Eisenbahnübergang darstelle, ohne dass es erforderlich sei, zusätzliche neue Ersatzwege/-routen zu schaffen. Damit gehe aus seinem Gutachten hinreichend klar hervor, dass dem vorhandenen Verkehrsbedarf durch das bereits bestehende Güterwegebzw Straßennetz ausreichend Rechnung getragen, und auch den zu erwartenden Verkehrserfordernissen tatsächlich entsprochen werde, zumal alle Ersatzrouten bereits so ausgebaut seien, dass sie auch diesen zusätzlichen Verkehr problemlos aufnehmen können.

9 Im vorliegenden Fall seien sohin die lokalen Bedürfnisse an Verkehrsverbindungen ausreichend beachtet worden und habe der Amtssachverständige diesbezüglich festgestellt, dass keine unzumutbare Verschlechterung des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile der betroffenen Gemeinden vom restlichen Gemeindegebiet und von jenseits der Bahnstrecke gelegener Infrastruktur gegeben sei.

10 Zusammenfassend hält das Verwaltungsgericht zuletzt fest, dass im durchgeführten Ermittlungsverfahren bei einer

Gesamtbetrachtung des vorliegenden Sachverhaltes hinreichend klar zutage getreten sei, dass mit Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung jedenfalls ein Sicherheitsgewinn erreicht werde. Was die weitere Voraussetzung anbelangt, dass die durchzuführende Ersatzmaßnahme den Verkehrserfordernissen entspreche und diese wirtschaftlich zumutbar sei, habe der vom Verwaltungsgericht beigezogene Sachverständige in seinem Gutachten festgestellt, dass gegen die Auflassung keine Bedenken bestünden, da keine negativen Einflüsse auf das verbleibende, den Verkehrserfordernissen entsprechende Straßen- und Wegenetz bestünden und weder eine Umgestaltung dieses bestehenden Netzes noch zusätzliche Ersatzmaßnahmen für die Verkehrserfordernisse erforderlich seien. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sei unter Hinweis auf das vorliegende Gutachten des Amtssachverständigen nicht ersichtlich.

11 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision mit dem Antrag, der Verwaltungsgerichtshof möge das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes, in eventu wegen Verletzung von Verfahrensvorschriften kostenpflichtig aufheben.

12 In dem vom Verwaltungsgerichtshof eingeleiteten Vorverfahren erstattete die mitbeteiligte Partei eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag auf kostenpflichtige Zurückweisung, in eventu Abweisung der Revision. Die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht erstattete eine Äußerung, in der auf die Begründung des Bescheides der belangten Behörde sowie des angefochtenen Erkenntnisses verwiesen und die Abweisung der Revision beantragt wurde. Ferner beantragte die belangte Behörde die Zuerkennung von Schriftsatz- und Vorlageaufwand.

13 In den Ausführungen zur Zulässigkeit der Revision wendet sich die revisionswerbende Gemeinde im Wesentlichen gegen die vom Verwaltungsgericht vorgenommene Beweiswürdigung im Zusammenhang mit dem vom Amtssachverständigen erstatteten Gutachten, die insbesondere im Hinblick auf den in der Verhandlung angesprochenen Wegfall des "Worst Case-Szenarios" widersprüchlich und damit unschlüssig sei. Zudem würden Feststellungen zur derzeitigen Ausgestaltung des verbleibenden Wegenetzes, zu möglichen Ausweichrouten sowie zu noch zu schaffenden Ersatzmaßnahmen, die von der Verwaltungsbehörde noch angeordnet worden waren, fehlen. Schließlich würde mit der festgestellten Mehrweglänge von 3,76 km die im "Kriterienkatalog" zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie angegebene maximal zumutbare zusätzliche Wegstrecke von 3 km überschritten.

14 Mit diesem Vorbringen wird die Zulässigkeit der Revision nicht dargetan:

15 § 48 ("Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung") des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl Nr 60/1957 idFBGBl I Nr 25/2010, lautet auszugsweise: 15 Paragraph 48, ("Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung") des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), Bundesgesetzblatt Nr 60 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010,, lautet auszugsweise:

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

1. 1.Ziffer eins

(...)

2. 2.Ziffer 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.

1. (2) Absatz 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.

(...)"

16 Der Tatbestand der Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nach § 48 Abs 1 Z 2 EisbG wurde mit der Novelle BGBl I Nr 25/2010 in § 48 Abs 1 leg cit neu eingefügt. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast - voraus, dass das nach der Auflassung verbleibende oder 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 von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind (vgl VwGH vom 26. Mai 2014, 2013/03/0133). 16 Der Tatbestand der Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nach Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EisbG wurde mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, in Paragraph 48, Absatz eins, leg cit neu eingefügt. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast - voraus, dass das nach der Auflassung verbleibende oder 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 von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind vergleiche , VwGH vom 26. Mai 2014, 2013/03/0133).

17 Nach der insoweit unstrittig gebliebenen Aktenlage liegt die Eisenbahnkreuzung, deren Auflassung angeordnet wurde, im Gemeindegebiet der revisionswerbenden Gemeinde. Die revisionswerbende Gemeinde ist damit als Trägerin der Straßenbaulast für den die Eisenbahnstrecke kreuzenden Gemeindeweg - und somit gemäß § 48 Abs 2 EisbG zur (teilweisen) Kostentragung im Falle der Anordnung einer Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstiger Ersatzmaßnahmen Verpflichtete - Partei im Verwaltungsverfahren über die vom Eisenbahnunternehmen beantragte Auflassung der Eisenbahnkreuzung (vgl zur Parteistellung der Gemeinde im Verfahren über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung VwGH vom 29. April 2015, 2013/03/0010, mwH). Die Parteistellung der Gemeinde ist Ausfluss ihrer Eigenschaft als Trägerin der Straßenbaulast; nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt der Gemeinde kein Anspruch darauf zu, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen der Gemeinde zu erhalten (vgl dazu neuerlich VwGH vom 29. April 2015, 2013/03/0010); § 48 Abs 2 bis 4 EisbG räumen der Gemeinde auch kein Recht auf Wahrnehmung der Einhaltung des Gesetzes bzw der Interessen ihrer Bewohner ein (vgl - zur Stammfassung des § 48 EisbG - VwGH vom 16. April 1997, 97/03/0001; daran haben auch die seither erfolgten Novellierungen dieser Bestimmungen nichts geändert). 17 Nach der insoweit unstrittig gebliebenen Aktenlage liegt die Eisenbahnkreuzung, deren Auflassung angeordnet wurde, im Gemeindegebiet der revisionswerbenden Gemeinde. Die revisionswerbende Gemeinde ist damit als Trägerin der Straßenbaulast für den die Eisenbahnstrecke kreuzenden Gemeindeweg - und somit gemäß Paragraph 48, Absatz 2, EisbG zur (teilweisen) Kostentragung im Falle der Anordnung einer Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstiger Ersatzmaßnahmen Verpflichtete - Partei im Verwaltungsverfahren über die vom Eisenbahnunternehmen beantragte Auflassung der Eisenbahnkreuzung vergleiche , zur Parteistellung der Gemeinde im Verfahren über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung VwGH vom 29. April 2015, 2013/03/0010, mwH). Die Parteistellung der Gemeinde ist Ausfluss ihrer Eigenschaft als Trägerin der Straßenbaulast; nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt der Gemeinde kein Anspruch darauf zu, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen der Gemeinde zu erhalten vergleiche , dazu neuerlich VwGH vom 29. April 2015, 2013/03/0010); Paragraph 48, Absatz 2, bis 4 EisbG räumen der Gemeinde auch kein Recht auf Wahrnehmung der Einhaltung des Gesetzes

bzw der Interessen ihrer Bewohner ein vergleiche , - zur Stammfassung des Paragraph 48, EisbG - VwGH vom 16. April 1997, 97/03/0001; daran haben auch die seither erfolgten Novellierungen dieser Bestimmungen nichts geändert).

18 Für den vorliegenden Revisionsfall ist zunächst festzuhalten, dass mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung angeordnet wurde, wobei noch im Bescheid der vor dem Verwaltungsgericht belangten Behörde festgelegt worden war, dass ein Begleitweg auszubauen war, also eine Umgestaltung des bestehenden Wegenetzes vorzunehmen war (nach der Aktenlage dürfte es sich dabei im Übrigen um einen nicht im Gemeindegebiet der revisionswerbenden Gemeinde gelegenen Weg handeln; wer diesbezüglich Träger der Straßenbaulast ist, wurde weder im Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland noch im angefochtenen Erkenntnis festgestellt).

19 Mit dem angefochtenen Erkenntnis hat das Verwaltungsgericht die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unter Wegfall der im Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vorgesehenen Umgestaltung des begleitenden Wegenetzes angeordnet. Gemäß § 48 Abs 2 zweiter Satz EisbG sind die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Diese Bestimmung wurde mit BGBl I Nr 25/2010 neu geschaffen. Der diesbezügliche, im Plenum des Nationalrates eingebrachte Abänderungsantrag (Sten ProtNR 57. Sitzung, 24. GP, S 217) ist in diesem Punkt nicht näher begründet. Die Regelung steht aber im Zusammenhang mit der durch die Novelle BGBl I Nr 25/2010 insgesamt auch bezweckten Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl näher dazu die Ausführungen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Plenum des Nationalrats anlässlich der Beschlussfassung dieser Novelle, Sten ProtNR, 57. Sitzung, 24. GP, S 216f). Dazu kann nun auch die völlige Auflassung von Eisenbahnkreuzungen angeordnet werden; ist in diesem Fall keine Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahme erforderlich, sondern erschöpfen sich die zu treffenden Maßnahmen in den im Zusammenhang mit der Auflassung erforderlichen "Abtragungen" und Absperrungen, so sind diese Kosten zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen und nicht (auch nur teilweise) vom Träger der Straßenbaulast zu tragen. 19 Mit dem angefochtenen Erkenntnis hat das Verwaltungsgericht die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unter Wegfall der im Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vorgesehenen Umgestaltung des begleitenden Wegenetzes angeordnet. Gemäß Paragraph 48, Absatz 2, zweiter Satz EisbG sind die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Diese Bestimmung wurde mit Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, neu geschaffen. Der diesbezügliche, im Plenum des Nationalrates eingebrachte Abänderungsantrag (Sten ProtNR 57. Sitzung, 24. GP, S 217) ist in diesem Punkt nicht näher begründet. Die Regelung steht aber im Zusammenhang mit der durch die Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, insgesamt auch bezweckten Erhöhung der Verkehrssicherheit vergleiche , näher dazu die Ausführungen der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Plenum des Nationalrats anlässlich der Beschlussfassung dieser Novelle, Sten ProtNR, 57. Sitzung, 24. GP, S 216f). Dazu kann nun auch die völlige Auflassung von Eisenbahnkreuzungen angeordnet werden; ist in diesem Fall keine Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahme erforderlich, sondern erschöpfen sich die zu treffenden Maßnahmen in den im Zusammenhang mit der Auflassung erforderlichen "Abtragungen" und Absperrungen, so sind diese Kosten zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen und nicht (auch nur teilweise) vom Träger der Straßenbaulast zu tragen.

20 Da die im vorliegenden Fall vom Verwaltungsgericht insoweit bestätigten Vorschreibungen im Zusammenhang mit der angeordneten Auflassung der Eisenbahnkreuzung (Entfernung und Rekultivierung der Fahrbahnanschlüsse, Entfernung der Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen) lediglich im Zusammenhang mit der Auflassung erforderliche Abtragungen betreffen, für deren Kosten gemäß § 48 Abs 2 zweiter Satz EisbG das Eisenbahnunternehmen aufzukommen hat, ist die revisionswerbende Partei durch das angefochtene Erkenntnis nicht beschwert. 20 Da die im vorliegenden Fall vom Verwaltungsgericht insoweit bestätigten Vorschreibungen im Zusammenhang mit der angeordneten Auflassung der Eisenbahnkreuzung (Entfernung und Rekultivierung der Fahrbahnanschlüsse, Entfernung der Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen) lediglich im Zusammenhang mit der Auflassung erforderliche Abtragungen betreffen, für deren Kosten gemäß Paragraph 48, Absatz 2, zweiter Satz EisbG das Eisenbahnunternehmen aufzukommen hat, ist die revisionswerbende Partei durch das angefochtene Erkenntnis nicht beschwert.

21 Zu den Prozessvoraussetzungen für das verwaltungsgerichtliche Verfahren gehört - wie insbesondere aus § 58 Abs 2 VwGG abzuleiten ist - auch das Rechtsschutzinteresse des Revisionswerbers. Es besteht bei Revisionen nach Art 133 Abs 1 Z 1 B-VG im objektiven Interesse des Revisionswerbers an einer Beseitigung der angefochtenen, ihn beschwerenden Entscheidung des Verwaltungsgerichts. Fehlt es schon im Zeitpunkt der Revisionserhebung am erforderlichen Rechtsschutzinteresse, führt dies gemäß § 34 Abs 1 VwGG zu einer Zurückweisung der Revision (vgl etwa VwGH vom 26. April 2016, Ra 2016/03/0043, mwN).

21 Zu den Prozessvoraussetzungen für das verwaltungsgerichtliche Verfahren gehört - wie insbesondere aus Paragraph 58, Absatz 2, VwGG abzuleiten ist - auch das Rechtsschutzinteresse des Revisionswerbers. Es besteht bei Revisionen nach Artikel 133, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG im objektiven Interesse des Revisionswerbers an einer Beseitigung der angefochtenen, ihn beschwerenden Entscheidung des Verwaltungsgerichts. Fehlt es schon im Zeitpunkt der Revisionserhebung am erforderlichen Rechtsschutzinteresse, führt dies gemäß Paragraph 34, Absatz eins, VwGG zu einer Zurückweisung der Revision vergleiche , etwa VwGH vom 26. April 2016, Ra 2016/03/0043, mwN).

22 Wie oben dargelegt, konnte die revisionswerbende Gemeinde durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, in dem keine Maßnahmen angeordnet wurden, die zu einer Belastung der revisionswerbenden Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast führen, in ihren Rechten nicht verletzt sein. Ausgehend davon fehlt der revisionswerbenden Gemeinde ein Rechtsschutzinteresse am Revisionsverfahren, weshalb die Revision in einem gemäß § 12 Abs 2 VwGG gebildeten Senat gemäß § 34 Abs 1 und 3 VwGG mangels Berechtigung zu ihrer Erhebung zurückzuweisen war.

22 Wie oben dargelegt, konnte die revisionswerbende Gemeinde durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes, in dem keine Maßnahmen angeordnet wurden, die zu einer Belastung der revisionswerbenden Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast führen, in ihren Rechten nicht verletzt sein. Ausgehend davon fehlt der revisionswerbenden Gemeinde ein Rechtsschutzinteresse am Revisionsverfahren, weshalb die Revision in einem gemäß Paragraph 12, Absatz 2, VwGG gebildeten Senat gemäß Paragraph 34, Absatz eins, und 3 VwGG mangels Berechtigung zu ihrer Erhebung zurückzuweisen war.

23 Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG, insbesondere § 51 VwGG, in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014. Das Kostenbegehren der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht war abzuweisen, weil ein Vorlageaufwand im Gesetz nicht vorgesehen ist und Schriftsatzaufwand nur für eine Revisionsbeantwortung gebührt. Die eingebrachte Äußerung beschränkte sich aber - abgesehen vom Antrag auf Abweisung der Revision - lediglich auf Verweise auf den Bescheid der Behörde und auf das angefochtene Erkenntnis und enthielt keine auf die Revision abstellenden Ausführungen, insbesondere auch zur Zulässigkeit, sodass kein Schriftsatzaufwand zuzusprechen (vgl VwGH vom 13. Oktober 2015, Ra 2015/03/0057).

23 Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG, insbesondere Paragraph 51, VwGG, in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014. Das Kostenbegehren der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht war abzuweisen, weil ein Vorlageaufwand im Gesetz nicht vorgesehen ist und Schriftsatzaufwand nur für eine Revisionsbeantwortung gebührt. Die eingebrachte Äußerung beschränkte sich aber - abgesehen vom Antrag auf Abweisung der Revision - lediglich auf Verweise auf den Bescheid der Behörde und auf das angefochtene Erkenntnis und enthielt keine auf die Revision abstellenden Ausführungen, insbesondere auch zur Zulässigkeit, sodass kein Schriftsatzaufwand zuzusprechen vergleiche , VwGH vom 13. Oktober 2015, Ra 2015/03/0057).

Wien, am 22. Juni 2016

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2016:RA2016030023.L00

Im RIS seit

03.08.2016

Zuletzt aktualisiert am

04.08.2016

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at