

TE Vwgh Erkenntnis 2014/5/26 2013/03/0133

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 26.05.2014

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;

40/01 Verwaltungsverfahren;

93 Eisenbahn;

Norm

AVG §37;

AVG §39 Abs2;

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2 idF 2010/I/025;

VwGG §42 Abs2 Z3 litb;

VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

1. AVG § 37 heute
2. AVG § 37 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
3. AVG § 37 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. AVG § 39 heute
2. AVG § 39 gültig ab 15.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
3. AVG § 39 gültig von 20.04.2002 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
4. AVG § 39 gültig von 01.01.1999 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
5. AVG § 39 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

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 Beschwerde der Marktgemeinde G, vertreten durch Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH in 8010 Graz, Hilmgasse 10, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 25. September 2013, ZI BMVIT-226.010/0007-IV/SCH2/2013, betreffend Auflassung von Eisenbahnübergängen (mitbeteiligte Partei: Ö AG in W, vertreten durch Jarolim Flitsch Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Volksgartenstraße 3/1), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird hinsichtlich des Spruchpunktes I.2., soweit sich dieser auf die Eisenbahnkreuzung in km 32,894 bezieht, und des Spruchpunktes II.1.e (Anordnung der Herstellung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK in km 32,894) wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben. Der angefochtene Bescheid wird hinsichtlich des Spruchpunktes römisch eins.2., soweit sich dieser auf die Eisenbahnkreuzung in km 32,894 bezieht, und des Spruchpunktes römisch zwei.1.e (Anordnung der Herstellung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK in km 32,894) wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

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

Begründung

I. Sachverhalt, Beschwerde und Gegenschriften römisch eins. Sachverhalt, Beschwerde und Gegenschriften

1. Mit Eingaben jeweils vom 20. September 2010 an den Landeshauptmann von Oberösterreich und den Landeshauptmann von Niederösterreich beantragte die Mitbeteiligte die Anordnung der Auflassung mehrerer Eisenbahnkreuzungen (EK) entlang der ÖBB-Strecke Amstetten-Selzthal, die sich im Einzugsbereich der Ortschaft O im Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin befinden. Die in Oberösterreich gelegenen EK in km 32,539, km 32,894, km 33,231 und km 33,798 (allenfalls auch in km 36,212 und km 36,453) sowie die in Niederösterreich gelegene EK km 31,740 sollten nach dem Vorbringen der Mitbeteiligten mit entsprechenden Ersatzmaßnahmen aufgelassen werden.

2. Mit Bescheid vom 1. Juni 2012 wies der Landeshauptmann von Niederösterreich den Antrag in Bezug auf die in Niederösterreich gelegene EK in km 31,740 ab. Dagegen erhob die Mitbeteiligte Berufung an die belangte Behörde.

3. Da bis Juni 2012 keine Entscheidung des Landeshauptmanns von Oberösterreich in Bezug auf die in Oberösterreich gelegenen EK vorlag, stellte die Mitbeteiligte mit Schreiben vom 19. Juni 2012 (eingelangt am 21. Juni 2012) einen Devolutionsantrag an die belangte Behörde, die am 24. Juni 2013 über die im Instanzenzug bzw im Devolutionsweg an sie herangetragenen Auflassungsanträge eine gemeinsame Verhandlung durchführte.

4. Die Beschwerdeführerin hatte sich im Verwaltungsverfahren vor dem Landeshauptmann von Oberösterreich dafür ausgesprochen, dass alle EK in ihrer bestehenden Form (mit technischen Verbesserungen) erhalten bleiben. Ihrer Einschätzung nach habe sich die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der EK nicht geändert; vielmehr seien die Einzelfahrten und bekanntlich der Gesamtverkehr drastisch gestiegen, was die Notwendigkeit des Bestandes unterstreiche. Im Folgenden schränkte sie ihre Stellungnahme dahingehend ein, dass sie einem Kompromiss zustimme, für den sich die betroffene Bevölkerung im Ortsteil O in einer Abstimmung mit großer Mehrheit ausgesprochen habe. Danach sollten drei EK (in km 31,740, 32,539 und 33,231) gegen Schaffung einer neuen Überfahrt aufgelassen, die "Westeinfahrt" in den Ortsteil O (über die EK in km 32,894) aber bestehen bleiben. Eine Kostenbeteiligung der Beschwerdeführerin bei der Umgestaltung der EK, in welcher Form auch immer, übersteige eindeutig die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde und sei daher unmöglich (vgl die aktenkundigen Stellungnahmen im Schreiben vom 16. Mai 2011, in der Verhandlung vom 21. Juli 2011, in den E-Mails vom 26. und 29. September 2011 sowie im Schreiben vom 15. November 2011). 4. Die Beschwerdeführerin hatte sich im Verwaltungsverfahren vor dem Landeshauptmann von Oberösterreich dafür ausgesprochen, dass alle EK in ihrer bestehenden Form (mit technischen Verbesserungen) erhalten bleiben. Ihrer Einschätzung nach habe sich die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der EK nicht geändert; vielmehr seien die Einzelfahrten und bekanntlich der Gesamtverkehr drastisch gestiegen, was die Notwendigkeit des Bestandes unterstreiche. Im Folgenden schränkte sie ihre Stellungnahme dahingehend ein, dass sie einem Kompromiss zustimme, für den sich die betroffene Bevölkerung

im Ortsteil O in einer Abstimmung mit großer Mehrheit ausgesprochen habe. Danach sollten drei EK (in km 31,740, 32,539 und 33,231) gegen Schaffung einer neuen Überfahrt aufgelassen, die "Westefahrt" in den Ortsteil O (über die EK in km 32,894) aber bestehen bleiben. Eine Kostenbeteiligung der Beschwerdeführerin bei der Umgestaltung der EK, in welcher Form auch immer, übersteige eindeutig die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde und sei daher unmöglich vergleiche, die aktenkundigen Stellungnahmen im Schreiben vom 16. Mai 2011, in der Verhandlung vom 21. Juli 2011, in den E-Mails vom 26. und 29. September 2011 sowie im Schreiben vom 15. November 2011).

In der Verhandlung vor der belangten Behörde forderte der Bürgermeister der Beschwerdeführerin in deren Namen, dass Konsensgespräche mit den Grundeigentümern geführt würden. Enteignungen seien für die Beschwerdeführerin auszuschließen. Im Übrigen erneuerte er die Forderung auf Beibehaltung der "Westefahrt" in km 32,894 auf ausdrücklichen Wunsch des Großteils der Bevölkerung von O. Dazu bestehe ein einstimmiger Gemeinderatsbeschluss; das Weglassen der "Westefahrt" sei in all den Gesprächen mit der Mitbeteiligten nie ein Thema gewesen. Die Errichtung eines (vom Sachverständigen als eine Ersatzmaßnahme vorgeschlagenen) Umkehrplatzes in O komme nicht in Frage. Ferner stimme die Beschwerdeführerin der Auflösung der EK in km 36,212 und 36,453 wegen starker wirtschaftlicher Benachteiligung bzw Gefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben nicht zu.

6. Mit Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides ordnete die belangte Behörde die Auflassung der EK in km 31,740 im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde W in Niederösterreich (I.1.) sowie der EK in km 32,894 und km 33,231 im Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin (I.2.) an. Für die Umsetzung dieser Anordnungen wurde eine Frist von fünf Jahren ab Rechtskraft des Bescheides festgelegt (I.3.). Die Anträge auf Anordnung der Auflassung der EK in km 32,539 und km 33,798 wurden abgewiesen (I.4.); hinsichtlich der beantragten Auflassung der EK in km 36,212 und km 36,453 behielt sich die belangte Behörde einen gesonderten Abspruch vor (I.5.). 6. Mit Spruchpunkt römisch eins. des angefochtenen Bescheides ordnete die belangte Behörde die Auflassung der EK in km 31,740 im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde W in Niederösterreich (römisch eins.1.) sowie der EK in km 32,894 und km 33,231 im Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin (römisch eins.2.) an. Für die Umsetzung dieser Anordnungen wurde eine Frist von fünf Jahren ab Rechtskraft des Bescheides festgelegt (römisch eins.3.). Die Anträge auf Anordnung der Auflassung der EK in km 32,539 und km 33,798 wurden abgewiesen (römisch eins.4.); hinsichtlich der beantragten Auflassung der EK in km 36,212 und km 36,453 behielt sich die belangte Behörde einen gesonderten Abspruch vor (römisch eins.5.).

In Spruchpunkt II. des angefochtenen Bescheides legte die belangte Behörde Nebenbestimmungen für die Auflassung fest. Als Ersatz für die EK in km 31,740 und km 32,894 sei ca bei km 31,950 eine Straßenüberfahrtsbrücke zu errichten, die näher umschriebenen Auflagen zu entsprechen habe (II.1.). Unter anderem sei "am stumpfen Ende der Gemeindestraße südlich der aufzulassenden EK in km 32,894 (...) ein LKW-tauglicher Wendeplatz herzustellen" (II.1.e). Als Ersatz für die EK in km 33,231 sei von der aufzulassenden EK in km 32,894 bis zur EK in km 33,798 südlich der Bahn ein ca 900 m langer Ersatzweg in einer näher festgelegten Breite herzustellen (II.2.). Die Sicherung der verbleibenden EK in km 32,539, km 33,798 und km 34,268 habe - unter weiteren Auflagen -In Spruchpunkt römisch zwei. des angefochtenen Bescheides legte die belangte Behörde Nebenbestimmungen für die Auflassung fest. Als Ersatz für die EK in km 31,740 und km 32,894 sei ca bei km 31,950 eine Straßenüberfahrtsbrücke zu errichten, die näher umschriebenen Auflagen zu entsprechen habe (römisch zwei.1.). Unter anderem sei "am stumpfen Ende der Gemeindestraße südlich der aufzulassenden EK in km 32,894 (...) ein LKW-tauglicher Wendeplatz herzustellen" (römisch zwei.1.e). Als Ersatz für die EK in km 33,231 sei von der aufzulassenden EK in km 32,894 bis zur EK in km 33,798 südlich der Bahn ein ca 900 m langer Ersatzweg in einer näher festgelegten Breite herzustellen (römisch zwei.2.). Die Sicherung der verbleibenden EK in km 32,539, km 33,798 und km 34,268 habe - unter weiteren Auflagen - durch Lichtzeichen mit Schranken zu erfolgen (II.3.). durch Lichtzeichen mit Schranken zu erfolgen (römisch zwei.3.).

Mit Spruchpunkt III. des angefochtenen Bescheides wies die belangte Behörde alle erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handle oder den Einwendungen durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen oder vorgesehener Maßnahmen entsprochen worden sei, als unbegründet ab. Zivilrechtliche Ansprüche und nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen wies sie gleichzeitig zurück. Mit Spruchpunkt römisch drei. des angefochtenen Bescheides wies die belangte Behörde alle erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handle oder den Einwendungen durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen oder vorgesehener Maßnahmen entsprochen worden sei, als unbegründet ab. Zivilrechtliche Ansprüche und nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen wies sie gleichzeitig zurück.

Mit Spruchpunkt IV. schrieb sie der Mitbeteiligten Kommissionsgebühren für die durchgeführten Amtshandlungen vor. Mit Spruchpunkt römisch vier. schrieb sie der Mitbeteiligten Kommissionsgebühren für die durchgeführten Amtshandlungen vor.

2. Zur Begründung führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, es sei evident, dass infolge des Alters und des Zustandes der Sicherungsanlagen dringend eine Erneuerung derselben durchzuführen sei. Evident sei weiters, dass schienengleiche Eisenbahnübergänge Unstetigkeitsstellen zwischen Straße und Schiene bilden. Im Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin bestünden insgesamt sieben Übergänge; mit der unmittelbar daran anschließenden EK in Niederösterreich in km 31,740 seien es acht. Im internationalen Vergleich weise Österreich eine hohe Zahl an EK auf. Im Netz der ÖBB seien es 5.553, bei den Privatbahnen 1.560. Im Gesamtnetz der ÖBB gebe es durchschnittlich pro Kilometer einen Bahnübergang, dabei würden Nebenbahnen sogar alle 565 Meter von Straßen gekreuzt. Der europäische Durchschnitt liege bei rund 2 Kilometern. Festzuhalten sei auch, dass, unabhängig von der Sicherung solcher Übergänge, Unfälle durch Zusammenpralle von Schienenfahrzeugen mit Straßenbenutzern eine häufig festzustellende Tatsache seien.

Nach Wiedergabe der maßgeblichen Rechtsgrundsätze begründete die belangte Behörde die Anordnung der Auflassung von EK wie folgt:

"(...) Dem Gutachten des nichtamtlichen verkehrstechnischen Sachverständigen ist zu entnehmen, dass sich durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 31,740 und in km 32,894 und Errichtung einer Straßenüberfahrtsbrücke eine deutliche Verbesserung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der Schiene und der Straße aber auch zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Straße durch die niveaufreie Verbindung ergibt. Auch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 33,231 und Anlage eines Ersatzweges führt nach Aussage des Sachverständigen zu einer deutlichen Verbesserung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der Schiene und der Straße. Durch die Reduzierung der vorhandenen Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge kommt es jedenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene.

Die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 31,740, in km 32,894 und in km 33,231 ist nach Aussage des verkehrstechnischen Sachverständigen unter Setzung von Ersatzmaßnahmen (Errichtung einer Straßenüberfahrtsbrücke in ca km 31,950, Errichtung eines ca. 900 m langen Ersatzweges südlich der Bahn von der aufzulassenden EK in km 32,894 bis zur EK in km 33,798) möglich. Durch die Auflassung der Kreuzungen kommt es zu zumutbaren Mehrweglängen von 300 m, 500 m bzw. 100 m.

Entsprechend der Kostengegenüberstellung der (Mitbeteiligten) ergibt sich auf die Lebensdauer der Straßenbrücke und der Ersatzstraße gerechnet eine erhebliche Gesamtersparnis. Aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen ist somit die objektive wirtschaftliche Zumutbarkeit gegeben. Der Aufwand der Auflassungen und der Ersatzmaßnahmen ist aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast gemeinsam wirtschaftlich zumutbar.

Einer Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 32,539 und in km 33,798 ist aus der Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen nicht möglich und wurden die diesbezüglichen Anträge abgewiesen.

Die im Zuge der Ortsverhandlung von den Sachverständigen erstellten Gutachten sind aus Sicht der Behörde vollständig, schlüssig und nachvollziehbar und sind diesbezüglich auch seitens der Parteien (...) keine Einwände erfolgt.

Bei der Festlegung der Frist von 5 Jahren wurden die von den Parteien allenfalls noch zu setzenden Schritte zur Ausführung bzw. allfällige noch zu führende Genehmigungsverfahren berücksichtigt.

Hinsichtlich der beantragten Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in km 36,212 und km 36,453 sind noch ergänzende Ermittlungen erforderlich. Da die sonstigen Punkte spruchreif waren und eine Trennung der Punkte möglich war, wurde über diese gem § 59 Abs 1 AVG gesondert abgesprochen. "Hinsichtlich der beantragten Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in km 36,212 und km 36,453 sind noch ergänzende Ermittlungen erforderlich. Da die sonstigen Punkte spruchreif waren und eine Trennung der Punkte möglich war, wurde über diese gem Paragraph 59, Absatz eins, AVG gesondert abgesprochen."

Bei den festgelegten Nebenbestimmungen (Spruchpunkt II) übernehme die belangte Behörde nach der weiteren Begründung des angefochtenen Bescheides die in den Gutachten des Sachverständigen für Verkehrswesen sowie des Sachverständigen für die Sicherung schienengleicher Kreuzungen vorgeschlagenen (Ersatz-)Maßnahmen. Bei den

festgelegten Nebenbestimmungen (Spruchpunkt römisch zwei) übernehme die belangte Behörde nach der weiteren Begründung des angefochtenen Bescheides die in den Gutachten des Sachverständigen für Verkehrswesen sowie des Sachverständigen für die Sicherung schienengleicher Kreuzungen vorgeschlagenen (Ersatz-)Maßnahmen.

Zur Stellungnahme der Beschwerdeführerin im Verfahren vor der belangten Behörde wurde schließlich begründend Folgendes festgehalten:

"Zur konkreten Auflassung der Eisenbahnkreuzungen und Herstellung von Ersatzmaßnahmen werden nicht nur weitere Konsensgespräche sondern voraussichtlich auch noch weitere Genehmigungsverfahren erforderlich sein. Gegenstand des derzeitigen Verfahrens ist bloß die Anordnung der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen im öffentlichen Interesse an das Eisenbahnunternehmen und den Träger der Straßenbaulast, keinesfalls jedoch Enteignungen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass sich in künftig noch erforderlichen Verfahren zur Umsetzung der Anordnung (EisbG, Straßengesetz) bei Überwiegen des öffentlichen Interesses und keinem Zustandekommen zivilrechtlicher Einigungen als ultima ratio von den Parteien auch Enteignungen beantragt werden könnten.

Durch die Auflassung der 'Westefahrt' in km 32,894 unter gleichzeitiger Errichtung der Überfahrtsbrücke in ca km 31,950 als Ersatzmaßnahme ergibt sich nach Aussage des Sachverständigen für Verkehrstechnik eine deutliche Verbesserung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der Schiene und der Straße aber auch der Verkehrsqualität auf der Straße durch die niveaufreie Verbindung. Es kommt dadurch zu einer maximalen Mehrweglänge von ca. 500 m die aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen als zumutbar betrachtet wird. Nach Aussage des Sachverständigen ist ein Umkehrplatz im Nahbereich der EK in km 32,894 unbedingt erforderlich da ansonsten sowohl LKW-Zubringer als gegebenenfalls Busse am bestehenden Straßennetz reversieren müssten, was aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen ist.

Über den Antrag betreffend die Eisenbahnübergänge in km 36,212 und im km 36,453 wird wegen noch erforderlicher ergänzender Ermittlungen gesondert abgesprochen."

Zusammenfassend wiederholte die belangte Behörde, dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik sei zweifelsfrei zu entnehmen, dass die Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzungen in km 31,740, in km 32,894 und in km 33,231 eine deutliche Verbesserung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der Schiene und der Straße brächten und sich hinsichtlich der beiden zuerst genannten Eisenbahnkreuzungen auch eine Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Straße durch die niveaufreie Verbindung ergebe. Das umzugestaltende Wegenetz entspreche bei Einhaltung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen den Verkehrserfordernissen. Es komme durch die gegenständliche Anordnung der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen somit zu einer Verbesserung des sich kreuzenden Verkehrs. Die Auflassungen würden durch Maßnahmen erzielt, deren Aufwand im Verhältnis zum Nutzen der Verbesserung wirtschaftlich zumutbar sei.

3.1. Gegen diesen Bescheid, "insbesondere gegen die Spruchpunkte I.2. (Auflassung von EK im Gemeindegebiet von G), soweit sich dieser auf die EK km 32,894 bezieht, und II.1.e) (Herstellung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK km 32,894)" richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, "den angefochtenen Bescheid hinsichtlich der Spruchpunkte I.2., soweit sich dieser auf die EK km 32,894 bezieht, und II.1.e) wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften" aufzuheben; "in eventu den angefochtenen Bescheid zur Gänze wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften" (Hervorhebungen im Original) aufzuheben. 3.1. Gegen diesen Bescheid, "insbesondere gegen die Spruchpunkte römisch eins.2. (Auflassung von EK im Gemeindegebiet von G), soweit sich dieser auf die EK km 32,894 bezieht, und römisch zwei.1.e) (Herstellung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK km 32,894)" richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, "den angefochtenen Bescheid hinsichtlich der Spruchpunkte römisch eins.2., soweit sich dieser auf die EK km 32,894 bezieht, und römisch zwei.1.e) wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften" aufzuheben; "in eventu den angefochtenen Bescheid zur Gänze wegen Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften" (Hervorhebungen im Original) aufzuheben.

3.2. Im Einzelnen führt die Beschwerdeführerin - soweit dies für das vorliegende Beschwerdeverfahren von Relevanz ist - aus, das nach der Auflassung der strittigen EK verbleibende Wegenetz würde selbst unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahmen nicht den Verkehrserfordernissen der Beschwerdeführerin entsprechen. Es verblieben für die gesamte Ortschaft und das südlich davon gelegene Einzugsgebiet, zu dem insbesondere das Skigebiet F gehöre,

lediglich eine neu herzustellende Straßenüberführung bei km 31,950 sowie ein niveaugleicher Übergang im Bereich des Bahnhofs O bei km 32,539, der jedoch nur über eine schmale und 3,50 m niedrige Unterführung unter der Landesstraße B 121 erreichbar sei. Der als Ersatzmaßnahme zu errichtende 900 m lange Ersatzweg komme schon wegen der geringen Fahrbahnbreite von nur 3,00 m nur als Zufahrt zu dem Einzelgehöft O 46 in Frage. Die belangte Behörde sei auf die Verkehrserfordernisse der Beschwerdeführerin nur rudimentär und völlig unzureichend eingegangen. So sei die Zukunft des bestehenden Anschlusses der Ortschaft O an den öffentlichen Autobusverkehr überhaupt nicht berücksichtigt worden. Dementsprechend fehlten im Bescheid jegliche Angaben zu Auswirkungen auf die zukünftige Buslinienführung und Situierung der Bushaltestellen. Derzeit sei die Ortschaft O mit Autobussen der Ö GmbH bei der Haltestelle O Gasthaus K direkt an die Buslinie W-G-We angeschlossen. Bei dieser Haltestelle würden derzeit mehrere Autobusse pro Tag halten. Die im Bescheid unter Spruchpunkt II.1.e) vorgeschriebene Wendeschleife würde für die Autobusse und die Businsassen einen unzumutbaren Mehrweg von beinahe 2 km bedeuten, der zwangsläufig zur Einstellung des öffentlichen Autobusverkehrs in den Ortskern von O führe. Eine Verlegung der Bushaltestelle zur Landesstraße B 121 würde die Verlegung mehrerer Wege sowie womöglich der Landesstraße erfordern und sei für die ortsansässige Bevölkerung mit erheblichen qualitativen Einbußen verbunden, weil die Haltestelle nicht mehr im Ortskern liegen würde, sie zur Erreichung der Haltestelle den Bahnübergang in km 32,539 (auf dem der Verkehr um ein Vielfaches zunehmen werde) und eine stark befahrene Landesstraße überqueren müsste. Es sei auch nicht berücksichtigt worden, dass erst vor wenigen Jahren ein Radweg entlang der "Westeinfahrt" über die EK in km 32,894 errichtet worden sei. Mit der Auflassung dieser EK führe der Radweg ins "Nichts". Ersatzmaßnahmen seien nicht angeordnet worden. 3.2. Im Einzelnen führt die Beschwerdeführerin - soweit dies für das vorliegende Beschwerdeverfahren von Relevanz ist - aus, das nach der Auflassung der strittigen EK verbleibende Wegenetz würde selbst unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahmen nicht den Verkehrserfordernissen der Beschwerdeführerin entsprechen. Es verblieben für die gesamte Ortschaft und das südlich davon gelegene Einzugsgebiet, zu dem insbesondere das Skigebiet F gehöre, lediglich eine neu herzustellende Straßenüberführung bei km 31,950 sowie ein niveaugleicher Übergang im Bereich des Bahnhofs O bei km 32,539, der jedoch nur über eine schmale und 3,50 m niedrige Unterführung unter der Landesstraße B 121 erreichbar sei. Der als Ersatzmaßnahme zu errichtende 900 m lange Ersatzweg komme schon wegen der geringen Fahrbahnbreite von nur 3,00 m nur als Zufahrt zu dem Einzelgehöft O 46 in Frage. Die belangte Behörde sei auf die Verkehrserfordernisse der Beschwerdeführerin nur rudimentär und völlig unzureichend eingegangen. So sei die Zukunft des bestehenden Anschlusses der Ortschaft O an den öffentlichen Autobusverkehr überhaupt nicht berücksichtigt worden. Dementsprechend fehlten im Bescheid jegliche Angaben zu Auswirkungen auf die zukünftige Buslinienführung und Situierung der Bushaltestellen. Derzeit sei die Ortschaft O mit Autobussen der Ö GmbH bei der Haltestelle O Gasthaus K direkt an die Buslinie W-G-We angeschlossen. Bei dieser Haltestelle würden derzeit mehrere Autobusse pro Tag halten. Die im Bescheid unter Spruchpunkt römisch zwei.1.e) vorgeschriebene Wendeschleife würde für die Autobusse und die Businsassen einen unzumutbaren Mehrweg von beinahe 2 km bedeuten, der zwangsläufig zur Einstellung des öffentlichen Autobusverkehrs in den Ortskern von O führe. Eine Verlegung der Bushaltestelle zur Landesstraße B 121 würde die Verlegung mehrerer Wege sowie womöglich der Landesstraße erfordern und sei für die ortsansässige Bevölkerung mit erheblichen qualitativen Einbußen verbunden, weil die Haltestelle nicht mehr im Ortskern liegen würde, sie zur Erreichung der Haltestelle den Bahnübergang in km 32,539 (auf dem der Verkehr um ein Vielfaches zunehmen werde) und eine stark befahrene Landesstraße überqueren müsste. Es sei auch nicht berücksichtigt worden, dass erst vor wenigen Jahren ein Radweg entlang der "Westeinfahrt" über die EK in km 32,894 errichtet worden sei. Mit der Auflassung dieser EK führe der Radweg ins "Nichts". Ersatzmaßnahmen seien nicht angeordnet worden.

Die Auswahl der aufzulassenden EK sei nicht nachvollziehbar. So werde die Beibehaltung der EK in km 32,539 befürwortet, die Auflassung der wichtigeren EK in km 32,894 aber angeordnet. Entgegen den Ausführungen der belangten Behörde stelle die neu zu errichtende Überführung eine massive Verschlechterung der Verkehrsqualität dar und es werde die Verkehrssicherheit auf der Straße nicht erhöht, weil der nicht ausreichend dimensionierte verbleibende Übergang bei km 32,539 ein Vielfaches an Verkehr zu erwarten habe. Auch die behauptete Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Schiene erscheine offensichtlich unrealistisch. Die belangte Behörde sei in ihrer Entscheidung auf die Verkehrsfrequenz auf der Straße nicht ausreichend eingegangen und habe übersehen, dass die aufgelassene EK in km 32,894 insoweit von enormer Bedeutung für den Verkehr und unbedingt erhaltenswürdig sei. Sie sei nicht nur die am meisten frequentierte, sondern auch die am großzügigsten dimensionierte EK im Einzugsgebiet

von O. Im angefochtenen Bescheid sei auch nicht gewürdigt worden, dass die Auflassung dieser EK zu einer besonders erschwerten Zufahrt von O zum Zentralort der Gemeinde führe. Dabei handle es sich aber um eine für die Ortschaft O (aus mehreren näher ausgeführten Gründen) essentielle Verkehrsverbindung.

Das Gutachten des Sachverständigen für Verkehrswesen erweise sich als grob mangelhaft. Es liege nämlich keine Verbesserung der Verkehrsqualität auf der Straße vor und die Verkehrssicherheit werde durch die den Fußgängern abverlangten vermehrten Querungen nicht erhöht. Dadurch ergebe sich auch eine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Der ersatzlose Wegfall der "Westeinfahrt" führe auch zu einer erhöhten Verkehrsfrequenz im Ortsgebiet von O. Außer Acht gelassen worden sei ferner, dass die verbleibende EK in km 32,539 zur Aufnahme von zusätzlichem Verkehr ungeeignet sei. Speziell für Einsatzfahrzeuge und landwirtschaftliche Fahrzeuge führe dies zu unzumutbaren Umwegen. Bei einer Blockierung der Überfahrtsbrücke könnten Einsatzfahrzeuge überhaupt nicht in die Ortschaft O gelangen (Hinweise auf die Ausführungen der Amtssachverständigen der beteiligten Landesregierungen).

Die Auflassung der EK in km 32,894 und die angeordneten Ersatzmaßnahmen seien den Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht zumutbar. Im Einzugsbereich der Ortschaft O wären zahlreiche Adaptierungen der Gemeindestraßen erforderlich und es würden unabsehbare Folgekosten allein auf die Beschwerdeführerin als Trägerin der Straßenbaulast überwältigt. So müssten beispielsweise der entlang der B 121 verlaufende landwirtschaftliche Begleitweg auf einen zweistreifigen Querschnitt erweitert werden, die Kreuzung nördlich der verbleibenden EK in km 32,539 umgestaltet werden, um den zwangsläufig stark zunehmenden Verkehr von Kfz, Fußgängern und Radfahrern einigermaßen sicher bewältigen zu können, und neue Bushaltestellen samt den dazu erforderlichen Gehwegen errichtet werden. Die Umsetzungsfrist von fünf Jahren sei länger als die dreijährige Frist für einen Antrag nach § 48 Abs 3 EisbG. Somit bestehe zu dem Zeitpunkt, an dem die Auflassung tatsächlich umgesetzt werde, womöglich gar keine rechtliche Möglichkeit mehr, eine Änderung des Kostenteilungsschlüssels sowie die Einbeziehung bestimmter Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes und die Durchführung von Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich zu beantragen. Die Auflassung der EK in km 32,894 und die angeordneten Ersatzmaßnahmen seien den Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht zumutbar. Im Einzugsbereich der Ortschaft O wären zahlreiche Adaptierungen der Gemeindestraßen erforderlich und es würden unabsehbare Folgekosten allein auf die Beschwerdeführerin als Trägerin der Straßenbaulast überwältigt. So müssten beispielsweise der entlang der B 121 verlaufende landwirtschaftliche Begleitweg auf einen zweistreifigen Querschnitt erweitert werden, die Kreuzung nördlich der verbleibenden EK in km 32,539 umgestaltet werden, um den zwangsläufig stark zunehmenden Verkehr von Kfz, Fußgängern und Radfahrern einigermaßen sicher bewältigen zu können, und neue Bushaltestellen samt den dazu erforderlichen Gehwegen errichtet werden. Die Umsetzungsfrist von fünf Jahren sei länger als die dreijährige Frist für einen Antrag nach Paragraph 48, Absatz 3, EisbG. Somit bestehe zu dem Zeitpunkt, an dem die Auflassung tatsächlich umgesetzt werde, womöglich gar keine rechtliche Möglichkeit mehr, eine Änderung des Kostenteilungsschlüssels sowie die Einbeziehung bestimmter Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes und die Durchführung von Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich zu beantragen.

4.1. Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde abzuweisen.

4.2. Sie bringt im Wesentlichen vor, die Beschwerdeführerin habe sich im Verwaltungsverfahren zwar gegen die Auflassung der EK in km 32,894 ausgesprochen, dies aber nicht näher konkretisiert. Auch die Frage des öffentlichen Autobusverkehrs und des Radwegs seien nicht thematisiert worden. Abgesehen davon könne die belangte Behörde nicht nachvollziehen, warum ein Mehrweg des Autobusses von unter 2 km unzumutbar sein solle und zwangsläufig zu einer Einstellung des Autobusbetriebs führen werde. Eine Verlegung der Bushaltestelle aus dem Ortsgebiet heraus sei nicht Gegenstand des Auflassungsverfahrens gewesen, hätte aber nur einen Umweg von 300 m zur Folge. Radfahrer könnten die Unterführung bei km 32,539 unter Inkaufnahme eines zumutbaren Umwegs von 950 m nutzen.

Zur Auswahl der aufzulassenden EK führt die belangte Behörde aus, eine Auflassung der EK in km 32,539 sei nicht möglich gewesen, weil sie relativ zentral in der Ortschaft O liege und vor allem dem landwirtschaftlichen Verkehr, Fußgängern sowie dem Viehtrieb diene. Mit der Auflassung dieser EK verbundene Mehrweglängen seien unzumutbar gewesen. Umgekehrt führte die Auflassung der EK in km 32,894 bei Errichtung einer Überfahrt in km 31,950 zwar zu (zumutbaren) Mehrweglängen, aber jedenfalls durch den Entfall der EK zu einem höheren Sicherheitsniveau auf der Schiene und der Straße. Ein Großteil des Kfz-Verkehrs werde über die neue Überfahrtsbrücke erfolgen und sie werde

den zusätzlichen Verkehr der "Westeinfahrt" bewältigen; es sei nicht nachvollziehbar, dass die neue Situation zu einer Überbelastung des verbleibenden Übergangs bei km 32,539 führen werde und es könne dem durch entsprechende straßenrechtliche bzw. straßenpolizeiliche Maßnahmen begegnet werden. Die Anbindung der Ortschaft O an die Beschwerdeführerin sei bei Errichtung der Überfahrtsbrücke weiterhin (in zumutbarer Art und Weise) gegeben. Auch unter Berücksichtigung der verspätet erfolgten Einwendungen der Beschwerdeführerin ergäben sich daher keine Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung.

In Bezug auf die behauptete Mangelhaftigkeit des Gutachtens hält die belangte Behörde fest, dass eine entsprechend leistungsfähige und zumutbare Verbindung auch nach den angeordneten Auflassungen unter Errichtung der Ersatzmaßnahme bestehen bleibe. Es sei davon auszugehen, dass sich auch Fußgänger an das Verbot des Betretens und Überquerens von Eisenbahnanlagen an dafür nicht bestimmten Stellen (§ 47 Abs 1 EisbG) halten müssten. Maßnahmen, um dies auch sicherzustellen, seien nach § 48 Abs 3 EisbG zu treffen. Die erhöhte Verkehrsfrequenz im Ortsgebiet von O sei von der Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren nicht eingewendet worden. Die Überfahrtsbrücke werde so dimensioniert, dass sie auch für den Begegnungsfall LKW-LKW geeignet sei und von Einsatzfahrzeugen genutzt werden könne. Es lägen auch keine Äußerungen von Amtssachverständigen der beteiligten Landesregierungen vor, die dem eingeholten Gutachten widersprächen. In Bezug auf die behauptete Mangelhaftigkeit des Gutachtens hält die belangte Behörde fest, dass eine entsprechend leistungsfähige und zumutbare Verbindung auch nach den angeordneten Auflassungen unter Errichtung der Ersatzmaßnahme bestehen bleibe. Es sei davon auszugehen, dass sich auch Fußgänger an das Verbot des Betretens und Überquerens von Eisenbahnanlagen an dafür nicht bestimmten Stellen (Paragraph 47, Absatz eins, EisbG) halten müssten. Maßnahmen, um dies auch sicherzustellen, seien nach Paragraph 48, Absatz 3, EisbG zu treffen. Die erhöhte Verkehrsfrequenz im Ortsgebiet von O sei von der Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren nicht eingewendet worden. Die Überfahrtsbrücke werde so dimensioniert, dass sie auch für den Begegnungsfall LKW-LKW geeignet sei und von Einsatzfahrzeugen genutzt werden könne. Es lägen auch keine Äußerungen von Amtssachverständigen der beteiligten Landesregierungen vor, die dem eingeholten Gutachten widersprächen.

Die Kostentragung für die angeordneten Maßnahmen sei in einem gesonderten Verfahren gemäß § 48 Abs 2 EisbG zu klären. Die Argumente der Beschwerdeführerin gegen die Übernahme der Kosten seien in diesem Verfahren vorzubringen. Die längere Umsetzungsfrist hindere die Beschwerdeführerin nicht, rechtzeitig vor Ablauf der in § 48 Abs 3 EisbG festgelegten dreijährigen Frist einen Antrag auf Kostenteilung zu stellen. Die Kostentragung für die angeordneten Maßnahmen sei in einem gesonderten Verfahren gemäß Paragraph 48, Absatz 2, EisbG zu klären. Die Argumente der Beschwerdeführerin gegen die Übernahme der Kosten seien in diesem Verfahren vorzubringen. Die längere Umsetzungsfrist hindere die Beschwerdeführerin nicht, rechtzeitig vor Ablauf der in Paragraph 48, Absatz 3, EisbG festgelegten dreijährigen Frist einen Antrag auf Kostenteilung zu stellen.

5. Auch die Mitbeteiligte erstattete eine Gegenschrift und beantragte, die Beschwerde abzuweisen. Die inhaltlichen Darlegungen in der Gegenschrift decken sich dabei - soweit dies für das Beschwerdeverfahren von Bedeutung ist - im Wesentlichen mit den Ausführungen der belangten Behörde.

II. Rechtslage römisch zwei. Rechtslage

§ 48 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 1957/60 idFBGBl I Nr 25/2010 (EisbG), lautet auszugsweise: Paragraph 48, Eisenbahngesetz 1957, BGBl 1957/60 in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, (EisbG), 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: Paragraph 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.
2. (3) Absatz 3, Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Absatz 2, festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder 1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Absatz eins, Ziffer eins,) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder

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

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung. und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der

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

1. (4)Absatz 4,(...)"

III. Erwägungen römisch drei. Erwägungen

1. Da die Beschwerde bereits am 11. November 2013 beim Verwaltungsgerichtshof eingebracht worden ist, sind im gegenständlichen Beschwerdeverfahren gemäß § 79 Abs 11 letzter Satz VwGG die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Bestimmungen weiter anzuwenden. 1. Da die Beschwerde bereits am 11. November 2013 beim Verwaltungsgerichtshof eingebracht worden ist, sind im gegenständlichen Beschwerdeverfahren gemäß Paragraph 79, Absatz 11, letzter Satz VwGG die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 geltenden Bestimmungen weiter anzuwenden.

2. Der Hauptantrag der Beschwerdeführerin ist darauf gerichtet, den angefochtenen Bescheid nur hinsichtlich des Spruchpunktes I.2., soweit sich dieser auf die EK in km 32,894 bezieht, und des Spruchpunktes II.1.e) (Herstellung eines LKWtauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK in km 32,894) aufzuheben. Dieser Antrag ist nur zulässig, wenn sich die angefochtenen Spruchpunkte vom restlichen Spruchinhalt trennen lassen und der Spruch insgesamt keine untrennbare Einheit bildet. 2. Der Hauptantrag der Beschwerdeführerin ist darauf gerichtet, den angefochtenen Bescheid nur hinsichtlich des Spruchpunktes römisch eins.2., soweit sich dieser auf die EK in km 32,894 bezieht, und des Spruchpunktes römisch zwei.1.e) (Herstellung eines LKWtauglichen Wendeplatzes südlich der aufzulassenden EK in km 32,894) aufzuheben. Dieser Antrag ist nur zulässig, wenn sich die angefochtenen Spruchpunkte vom restlichen Spruchinhalt trennen lassen und der Spruch insgesamt keine untrennbare Einheit bildet.

Aus den Verwaltungsakten ergibt sich unstrittig, dass die gegenständliche Eisenbahnstrecke das Gemeindegebiet von G in Oberösterreich (Beschwerdeführerin) von Nordosten nach Südwesten durchschneidet und sie insbesondere den südlich der Strecke gelegenen Ortsteil O der Gemeinde vom nordwestlich davon gelegenen Ortsteil G sowie der nördlich der Bahnstrecke verlaufenden Landesstraße (B 121) trennt. Der Anschluss des Straßenverkehrs aus dem Ortsteil O zur nördlich der Bahnstrecke gelegenen Infrastruktur erfolgt bislang (unter anderem) über die am westlichen Ausgang des Ortsteiles O situierte EK in km 32,894 (die von den Parteien des Beschwerdeverfahrens als "Westeinfahrt" bezeichnet wird) und die am östlichen Ausgang des Ortsteiles O situierte (bereits im Bundesland Niederösterreich befindliche) EK in km 31,740. Beide soeben angesprochenen EK sollen nach dem angefochtenen Bescheid aufgelassen und durch eine am östlichen Ausgang des Ortsteiles O (bei km 31,950) zu errichtende Straßenüberfahrtsbrücke ersetzt werden.

Mit diesen geplanten Änderungen in Zusammenhang steht die angeordnete Errichtung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der Bahnstrecke, weil bei Wegfall der "Westeinfahrt" in den Ortsteil O durch Auflassung der EK in km 32,894 LKW-Zubringer und Autobusse, die den Ortsteil O über die neu zu errichtende Straßenüberfahrtsbrücke anfahren und anschließend über diese wieder zur B 121 zurückkehren wollen, südlich der Bahnstrecke (im Einzugsbereich des Ortsteiles O) wenden müssten, wozu - nach den Ausführungen im angefochtenen Bescheid - der Umkehrplatz unbedingt erforderlich sei. Es wird von keiner Partei des Verfahrens vorgebracht und ist auch nicht zu erkennen, dass der Wendeplatz auch dann errichtet werden müsste, wenn die "Westeinfahrt" in den Ortsteil O über die EK in km 32,894 (wie von der Beschwerde angestrebt) erhalten bliebe, zumal sich Wendemanöver der beschriebenen Fahrzeuge in O in diesem Fall erübrigen könnten.

Ausgehend davon erscheint es möglich, die angefochtenen Spruchpunkte vom restlichen Spruchinhalt zu trennen und die Berechtigung der insoweit vorgenommenen Anordnungen getrennt von den übrigen zu prüfen. Es wurde im verwaltungsgerichtlichen Verfahren auch von keiner Seite behauptet, dass die in Rede stehende Auflassung sämtlicher EK eine Einheit bildet, die einer getrennten Behandlung der im Hauptantrag der Beschwerde angefochtenen Spruchpunkte entgegenstünde.

Der Hauptantrag der Beschwerde ist daher zulässig.

3. Die Beschwerde ist mit ihrem Hauptantrag auch begründet.

4.1. Der Tatbestand der Anordnung zur Auflassung nach § 48 Abs 1 Z 2 EisbG wurde mit der Novelle BGBl I Nr 25/2010 in den § 48 Abs 1 leg cit neu eingefügt. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast - 4.1. Der Tatbestand der Anordnung zur Auflassung nach Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EisbG wurde mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, in den 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.

4.2. Beide Voraussetzungen (Erfüllung der Verkehrserfordernisse; wirtschaftliche Zumutbarkeit) wurden von der belangten Behörde im vorliegenden Fall bejaht. Zur Begründung bezog sie sich allerdings nur auf die im angefochtenen Bescheid auch nicht wiedergegebenen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrswesen in der Verhandlung vom 24. Juni 2013, ohne die für eine nachprüfende Kontrolle erforderlichen Sachverhaltsfeststellungen zu treffen (Ausführungen in der Gegenschrift vermögen solche nicht zu ersetzen).

4.3. So führte die belangte Behörde aus, dass sich durch die geplanten Maßnahmen "nach Aussage des Sachverständigen für Verkehrstechnik eine deutliche Verbesserung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der Schiene und der Straße, aber auch der Verkehrsqualität auf der Straße durch die niveaufreie Verbindung" ergebe. Dabei übersah die belangte Behörde, dass die Frage, ob das nach der Auflassung verbleibende oder umgestaltete Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, mit der Frage nach der Verkehrssicherheit bzw Verkehrsqualität durch niveaufreie Verbindungen nicht ident ist. Sie kann daher auch nicht allein mit einem Hinweis darauf beantwortet werden, dass durch die vorzunehmenden Änderungen einer "Verbesserung der Verkehrssicherheit" bzw der "Verkehrsqualität auf der Straße durch eine niveaufreie Verbindung" eintritt.

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 aufgelassenen EK gerecht werden (vgl idS auch Catharin/Gürtlich, EisbG2 (2010), 523). Um beurteilen zu können, ob das nach der Auflassung der EK in km 32,894 verbleibende bzw umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, wären daher Feststellungen über den Bedarf an Kreuzungsmöglichkeiten für den lokalen Straßenverkehr und den Durchzugsverkehr zu treffen gewesen. Insbesondere wäre - in Bezug auf die in Rede stehende EK in km 32,894 - festzustellen gewesen, mit welcher Frequenz diese EK von welchen Verkehrsteilnehmern benutzt wird (lokaler oder Durchzugsverkehr? PKW-, LKW-, Autobus- oder sonstiger Verkehr?) und inwieweit dem vorhandenen Bedarf durch die vorgesehene Ersatzlösung Rechnung getragen werden kann. Erst auf dieser Grundlage ließe sich entscheiden, ob die vorgesehenen Änderungen den Verkehrserfordernissen tatsächlich entsprechen. 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 aufgelassenen EK gerecht werden vergleiche , idS auch Catharin/Gürtlich, EisbG2 (2010), 523). Um beurteilen zu können, ob das nach der Auflassung der EK in km 32,894 verbleibende bzw umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht, wären daher Feststellungen über den Bedarf an Kreuzungsmöglichkeiten für den lokalen Straßenverkehr und den Durchzugsverkehr zu treffen gewesen. Insbesondere wäre - in Bezug auf die in Rede stehende EK in km 32,894 - festzustellen gewesen, mit welcher Frequenz diese EK von welchen Verkehrsteilnehmern benutzt wird (lokaler oder Durchzugsverkehr? PKW-, LKW-, Autobus- oder sonstiger Verkehr?) und inwieweit dem vorhandenen Bedarf durch die vorgesehene Ersatzlösung Rechnung getragen werden kann. Erst auf dieser Grundlage ließe sich entscheiden, ob die vorgesehenen Änderungen den Verkehrserfordernissen tatsächlich entsprechen.

4.4. Zum Einwand der belangten Behörde, die Beschwerdeführerin habe im Verwaltungsverfahren nicht näher konkretisiert, welche Verkehrserfordernisse gegen eine Auflassung der EK in km 32,894 sprechen sollen, ist der belangten Behörde zwar zuzustimmen, dass die Beschwerdeführerin in den Beschwerdeausführungen entsprechendes konkretes Vorbringen nicht erstattet, sondern sich darauf beschränkt hat, sich unter Hinweis auf die

Wünsche der Bevölkerungsmehrheit in O gegen die Auflassung der EK auszusprechen. Das entband die belangte Behörde aber nicht davon, die gesetzlich geforderten Voraussetzungen für die beantragte Auflassung der EK zu prüfen und entsprechende Sachverhaltsfeststellungen zu treffen, die dem angefochtenen Bescheid nicht entnommen werden können.

4.5. Zur Klarstellung bleibt anzumerken, dass der betroffenen Gemeinde kein Anspruch darauf zukommt, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen EK 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 EK 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 EK nicht mehr auszugehen wäre. Die Eisenbahnbehörde hat sich im Rahmen ihrer Prüfung nach § 48 Abs 1 Z 2 EibG auch mit diesen Fragen näher auseinanderzusetzen.

4.5. Zur Klarstellung bleibt anzumerken, dass der betroffenen Gemeinde kein Anspruch darauf zukommt, das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen EK 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 EK 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 EK nicht mehr auszugehen wäre. Die Eisenbahnbehörde hat sich im Rahmen ihrer Prüfung nach Paragraph 48, Absatz eins, Ziffer 2, EibG auch mit diesen Fragen näher auseinanderzusetzen.

5.1. In Bezug auf die wirtschaftliche Zumutbarkeit der erforderlichen Umgestaltung des Wegenetzes begründet die belangte Behörde ihre Entscheidung damit, dass sich "entsprechend der Kostengegenüberstellung der (Mitbeteiligten) auf die Lebensdauer der Straßenbrücke und der Ersatzstraße gerechnet eine erhebliche Gesamtersparnis" ergebe. Der Aufwand der Auflassung und der Ersatzmaßnahmen sei aus Sicht des Sachverständigen für Verkehrswesen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast gemeinsam wirtschaftlich zumutbar.

5.2. Im Gegensatz dazu hat die Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren mehrfach betont, sie sei finanziell nicht in der Lage, sich an der mit der Auflassung der EK verbundenen Umgestaltung des Wegenetzes (samt Straßenbrücke) zu beteiligen.

5.3. In der vorliegenden Beschwerde wird die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Kostenbeteiligung in Bezug auf die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen allerdings nicht mehr bestritten. Vor allem wird die angeordnete Errichtung der Straßenüberfahrtsbrücke beim östlichen Ausgang des Ortsteiles O mit dem Hauptantrag der Beschwerde nicht bekämpft und es wird auch nicht vorgebracht, dass die kostenmäßige Beteiligung der Gemeinde an der Errichtung des in Beschwerde gezogenen LKW-tauglichen Wendeplatzes wirtschaftlich nicht zumutbar wäre. Die wirtschaftliche Unzumutbarkeit leitet die Beschwerdeführerin nach ihrem Beschwerdevorbringen vielmehr aus anderen angenommenen Folgekosten für die Gemeinde ab, die sie nicht zum Gegenstand des Verwaltungsverfahrens vor der belangten Behörde gemacht hat, weshalb ihr Vorbringen insoweit dem Neuerungsverbot im verwaltungsgerichtlichen Verfahren (§ 41 VwGG) widerspricht, und mit den angeordneten und als erforderlich angesehenen Ersatzmaßnahmen (hinsichtlich derer die wirtschaftliche Zumutbarkeit zu prüfen ist) nicht in Zusammenhang steht.

5.3. In der vorliegenden Beschwerde wird die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Kostenbeteiligung in Bezug auf die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen allerdings nicht mehr bestritten. Vor allem wird die angeordnete Errichtung der Straßenüberfahrtsbrücke beim östlichen Ausgang des Ortsteiles O mit dem Hauptantrag der Beschwerde nicht bekämpft und es wird auch nicht vorgebracht, dass die kostenmäßige Beteiligung der Gemeinde an der Errichtung des in Beschwerde gezogenen LKW-tauglichen Wendeplatzes wirtschaftlich nicht zumutbar wäre. Die wirtschaftliche Unzumutbarkeit leitet die Beschwerdeführerin nach ihrem Beschwerdevorbringen vielmehr aus anderen angenommenen Folgekosten für die Gemeinde ab, die sie nicht zum Gegenstand des Verwaltungsverfahrens vor der

belangten Behörde gemacht hat, weshalb ihr Vorbringen insoweit dem Neuerungsverbot im verwaltungsgerichtlichen Verfahren (Paragraph 41, VwGG) widerspricht, und mit den angeordneten und als erforderlich angesehenen Ersatzmaßnahmen (hinsichtlich derer die wirtschaftliche Zumutbarkeit zu prüfen ist) nicht in Zusammenhang steht.

5.4. Die Beschwerde erweist sich deshalb schon unter Berücksichtigung ihres dazu erstatteten Vorbringens zur behaupteten wirtschaftlichen Unzumutbarkeit insoweit als nicht berechtigt und es braucht auch nicht überprüft zu werden, ob die von der belangten Behörde zur wirtschaftlichen Zumutbarkeit der angeordneten Ersatzmaßnahmen getroffenen Feststellungen ausreichend waren, um die gezogenen Schlussfolgerungen zu rechtfertigen.

IV. Ergebnis römisch vier. Ergebnis

Der angefochtene Bescheid lässt nach dem bisher Gesagten entscheidungswesentliche Feststellungen zu den Verkehrserfordernissen im Bereich der aufzulassenden EK in km 32,894 vermissen, weshalb sich auch nicht abschließend beurteilen lässt, ob die Anordnung der Auflassung dieser EK und die damit in Zusammenhang stehende Anordnung der Errichtung eines LKW-tauglichen Wendeplatzes südlich der gegenständlichen Bahnstrecke mit dem Gesetz im Einklang steht.

Der angefochtene Bescheid war daher im Anfechtungsumfang des Hauptantrags der Beschwerde gemäß § 42 Abs 2 Z 3 lit b und c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben. Der angefochtene Bescheid war daher im Anfechtungsumfang des Hauptantrags der Beschwerde gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer 3, Litera b, und c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Der Ausspruch über den Kostenersatz gründet auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008 (vgl § 79 Abs 11 VwGG iVm § 3 VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014 idF BGBl II Nr 8/2014). Der Ausspruch über den Kostenersatz gründet auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008 vergleiche , Paragraph 79, Absatz 11, VwGG in Verbindung mit Paragraph 3, VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014 in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr 8 aus 2014,).

Wien, am 26. Mai 2014

Schlagworte

Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Verfahrensmangel

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:2013030133.X00

Im RIS seit

03.07.2014

Zuletzt aktualisiert am

19.04.2019

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at