

TE Vwgh Erkenntnis 2008/11/27 2008/03/0091

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 27.11.2008

Index

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

Norm

AVG §39 Abs2;
AVG §56;
AVG §58 Abs1;
AVG §59 Abs1;
AVG §76 Abs1;
AVG §8;
B-VG Art130 Abs2;
B-VG Art18 Abs2;
EisbKrV 1961 §2 Abs1;
EisbKrV 1961 §2 Abs3;
EisenbahnG 1957 §12 Abs1 idF 1976/305;
EisenbahnG 1957 §12 Abs4;
EisenbahnG 1957 §48 Abs1;
EisenbahnG 1957 §48 Abs2;
EisenbahnG 1957 §48 Abs3;
EisenbahnG 1957 §49 Abs2;
VVG §4 Abs1;
VwGG §42 Abs2 Z1;
VwRallg;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):2008/03/0092

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerden

1. der Ö AG in I, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner, Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Rotenturmstraße 29/9 (protokolliert zur hg ZI 2008/03/0091), 2. der P AG in W und 3. der I GmbH in W, jeweils vertreten durch Koller & Schreiber, Rechtsanwälte Partnerschaft in 1180 Wien, Währingerstraße 162 (protokolliert zur hg ZI 2008/03/0092), gegen den Bescheid des Landeshauptmanns von Tirol vom 8. Mai 2008, ZI Vlb4-E-666/36-2008, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der Erstbeschwerdeführerin einerseits und den Zweit- und Drittbeschwerdeführern andererseits jeweils Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

1. Mit Schreiben vom 20. April 2006 an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie brachte die Drittbeschwerdeführerin vor, dass die Zweitbeschwerdeführerin auf einem näher genannten Grundstück in Tirol Umbaumaßnahmen zur Erstellung eines Postverteilzentrums durchführe. Im Zuge dieser Maßnahmen werde ein Grundtausch mit der Firma R durchgeführt. Im Bereich dieses Grundstückes befinde sich eine bereits genehmigte Eisenbahnkreuzung, "deren Sicherungsmaßnahmen zu überprüfen wären".

Es werde deshalb "um Einleitung eines Ermittlungsverfahrens ersucht, ob die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 0,990 (später berichtigt auf km 0,450) des Stammgleises Süd, ÖBB Strecke Kufstein - Brenner, Bahnhof Hall in Tirol, beibehalten werden kann."

2. Daraufhin richtete der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Erledigung vom 28. April 2006 an den Landeshauptmann von Tirol unter Hinweis auf das genannte Schreiben vom 20. April 2006 das Ersuchen, "ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um festzustellen,

-

ob dem Verkehr auf der dem gegenständlichen Eisenbahnübergang die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen oder nicht bzw

-

ob unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse die Sicherung des gegenständlichen Eisenbahnüberganges nach Durchführung der beabsichtigten Bauherstellungen beibehalten werden kann oder abgeändert werden muss bzw unter welchen Voraussetzungen die Sicherung des gegenständlichen Eisenbahnüberganges nach Durchführung der beabsichtigten Bauherstellungen beibehalten werden könnte."

Gemäß § 12 Abs 4 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) werde der Landeshauptmann von Tirol ermächtigt,

"-

erforderlichenfalls für die Sicherung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 0,450 des Stammgleises Süd im Bahnhof Hall in Tirol die Entscheidung gemäß § 49 Abs 2 des Eisenbahngesetzes 1957 auszusprechen bzw

-

erforderlichenfalls für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 0,450 des Stammgleises Süd im Bahnhof Hall in Tirol die Entscheidung gemäß § 43 Abs 7 des Eisenbahngesetzes 1957 auszusprechen, die Berechtigten festzustellen und diesen die Bedingungen, unter denen der gegenständliche schienengleiche Eisenbahnübergang benützt werden darf, vorzuschreiben."

3. In der Folge wurde vom Landeshauptmann von Tirol mit Kundmachung vom 4. Juli 2006 - wörtlich: "über den Antrag der

P AG, vertreten durch die P Tirol, Vorarlberg" - eine mündliche Verhandlung für den 26. Juli 2006 gemäß § 49 Abs 2 EisbG anberaumt.

In dieser gab der von der Behörde beigezogene technische Amtssachverständige für Eisenbahnwesen folgende Stellungnahme ab:

"Im Zuge des Ortsaugenscheines wurde festgestellt, dass dem Verkehr auf dem gegenständlichen Eisenbahnübergang die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen. Die Sicherung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 0,450 des Stammgleises Süd kann nach Durchführung der beabsichtigten Bauherstellung nicht beibehalten werden. Auf Grund des fehlenden erforderlichen Sichtraumes ist die EK daher hinkünftig in allen vier Quadranten nach § 6 EKVO durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern.

Unter Berücksichtigung nachstehender Vorschriften ist der Eisenbahnbehörde ein Projekt für die Änderung der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung vorzulegen:

..."

In der Folge legte die AG mit Schreiben vom 1. Dezember 2006 Projektunterlagen vor, ersuchte um Prüfung des beiliegenden Bauentwurfes und Fortführung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens und beantragte gemäß §§ 35 und 36 EISbG die eisenbahnrechtliche Genehmigung für die Errichtung der Sicherungseinrichtungen der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung sowie gemäß § 49 EISbG die Entscheidung über die Art der Sicherung.

In der daraufhin von der Behörde am 21. Dezember 2006 an Ort und Stelle durchgeführten mündlichen Verhandlung wurde "im Zuge des Ortsaugenscheins festgestellt, dass es sich bei den Fahrten auf dem Stammgleis - entgegen den Einreichunterlagen (hier: Güterzugfahrten) - um Zug- und Verschubfahrten handelt. Laut Auskunft der ÖBB liegt die Länge der Zug- bzw. Verschubfahrten bei 700 m und ist bei einer Länge von bis zu 700 m die Hörbarkeit des Pfeifsignals im EK-Bereich nicht mehr gegeben. Bei einer knappen Querung durch ein Straßenfahrzeug über die EK ist bei einem geschobenen Verschubteil durch Abbremsen mit dem Luftbremskopf ein Stillstand des Verschubteiles vor der EK nicht zu erwarten. Es sind somit beide Arbeitnehmer (Spitzenverschieber und Straßenteilnehmer) einer starken Gefährdung ausgesetzt".

In der daraufhin "zwecks Besprechung der weiteren Vorgangsweise" von der Behörde für den 8. Oktober 2007 anberaumten mündlichen Verhandlung wurde seitens der Verhandlungsleiterin "auf die Möglichkeit hingewiesen, dass gemäß der Übergangsbestimmung des § 133a Abs 15 EISbG jederzeit in einem vor dem Inkrafttreten der Novelle 2006 bereits anhängigen Verfahren der Antragsteller in das neue Eisenbahngesetz überwechseln kann." Der Vertreter der Zweitbeschwerdeführerin nahm dazu dahin Stellung, dass "um Durchführung des Verfahrens nach dem alten Eisenbahngesetz ersucht (werde), um allfällige Kostenrisiken der Begutachtung auszuschließen."

Der eisenbahntechnische Amtssachverständige führte in dieser Verhandlung aus, dass auf Grund der örtlichen und eisenbahnbetrieblichen Gegebenheiten für die Eisenbahnkreuzung "von den ÖBB" ein Projekt für eine technische Sicherung mittels Lichtzeichenanlage auszuarbeiten sei.

Dazu brachte der Vertreter der Erstbeschwerdeführerin vor, bei der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung handle es sich um einen nichtöffentlichen Eisenbahnübergang; eine Kostentragung für die technischen Sicherungseinrichtungen (Lichtzeichenanlage) werde abgelehnt.

Versuche, eine einvernehmliche Lösung über die künftige Sicherung und die Tragung der dafür notwendigen Kosten zu finden, scheiterten in der Folge.

Mit Schreiben vom 6. Mai 2008 beantragte die Zweitbeschwerdeführerin "im Hinblick auf den Umstand, dass ... sich die Rechtslage so geändert hat, dass in einem Verfahren nach dem neuen EISbG keine kostenaufwendigen Gutachten mehr erforderlich sind und die Regelung bezüglich Kostentragung davon unberührt geblieben ist", (den) "Übergang des derzeit nach altem EISbG anhängigen Verfahrens in das neue EISbG."

4. Der daraufhin von der belangten Behörde erlassene Bescheid weist folgenden Inhalt auf:

"ÖBB - Strecke Kufstein - Brenner;

Bahnhof Hall in Tirol;

Stammgleis Süd;

schienengleicher Eisenbahnübergang

eisenbahnrechtliches Verfahren - Überprüfung der Sicherung

Geschäftszahl: VIb4-E-666/36-2008

Innsbruck, 08.05.2008

BESCHEID

Spruch

Aufgrund der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verfahrensordnung vom 28.04.2006, GZ. BMVIT- 227.849/0003-IV/SCH5 2006 erteilten Ermächtigung entscheidet der Landeshauptmann von Tirol als Eisenbahnbehörde über den Antrag der P AG vom 20.04.2006 nach Durchführung mehrerer mündlicher Verhandlungen unter Anwendung der nachstehend angeführten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957, i. d.g.F. (EisbG) wie folgt:

Es wird festgestellt, dass dem Verkehr auf der Eisenbahnkreuzung in EB km 0,450 (Stammgleis Süd) die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen. Die Sicherung des ehemals nichtöffentlichen Eisenbahnüberganges durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes kann nicht beibehalten werden. Die Eisenbahnkreuzung in EB km 0,450 ist künftig gemäß § 9 EKVO mittels einer Lichtzeichenanlage zu sichern.

Bis zur Realisierung einer technischen Sicherung mittels Lichtzeichenanlage ist die Eisenbahnerkreuzung durch Bewachung gemäß § 10 EKVO durch Armzeichen zu sichern. Als zusätzliche Maßnahme ist die Eisenbahnkreuzung durch das Gefahrenzeichen 'Bahnübergang ohne Schranken' gemäß § 50 6b StVO anzukündigen.

Verfahrenskosten:

Gemäß § 77 AVG sind von der P AG für die Teilnahme von zwei Amtsorganen an den Ortsverhandlungen ...Kommissionsgebühren nach der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 in der Höhe von 22 mal EUR 16,00 insgesamt EUR 352,00 zu entrichten.

...

Rechtsmittelbelehrung

...

Begründung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Verfahrensordnung vom 28.04.2006, GZ ... den von der P AG, vertreten durch die P Tirol, Vorarlberg eingebrachten Antrag um Überprüfung der Sicherung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 0,450 dem Landeshauptmann von Tirol als Eisenbahnbehörde übermittelt.

Der Landeshauptmann von Tirol wurde gebeten, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um festzustellen,

1) ob dem Verkehr auf dem gegenständlichen Eisenbahnübergang die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen oder nicht bzw.

2) ob unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse die Sicherung des gegenständlichen Eisenbahnüberganges nach Durchführung der beabsichtigten Bauherstellung beibehalten werden kann oder abgeändert werden muss bzw. unter welchen Voraussetzungen die Sicherung des gegenständlichen Eisenbahnüberganges nach Durchführung der beabsichtigten Bauherstellung beibehalten werden könnte.

Der Landeshauptmann von Tirol wurde gemäß § 12 Abs. 4 EisbG 1957, BGBl. Nr. 60 i.d.F.BGBl. I Nr. 163/2006 (altes EisbG) ermächtigt,

1) erforderlichenfalls für die Sicherung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 0,450 des Stammgleises Süd im Bahnhof Hall in Tirol die Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 altes EisbG auszusprechen

2) erforderlichenfalls für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 0,450 des Stammgleises Süd im Bahnhof Hall in Tirol die Entscheidung gemäß § 43 Abs. 7 altes EisbG auszusprechen, die Berechtigten festzustellen

und diesen die Bedingungen, unter denen der gegenständliche schienengleiche Eisenbahnübergang benützt werden darf, vorzuschreiben.

Über den Antrag der P AG, vertreten durch die P Tirol, Vorarlberg wurde gemäß § 49 Abs. 2 altes EISbG in Verbindung mit den §§ 40 ff AVG am 26.07.2006 eine mündliche Verhandlung durchgeführt.

Im Zuge des Ortsaugenscheines wurde festgestellt, dass dem Verkehr auf dem gegenständlichen Eisenbahnübergang die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen und die derzeitige Sicherung (Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes) nicht mehr ausreiche. Aufgrund des fehlenden erforderlichen Sichtraumes sei die EK hinkünftig in allen 4 Quadranten nach § 6 EKVO durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern. Im Rahmen einer neuerlichen mündlichen Verhandlung am 21.12.2006 wurde seitens der Arbeitnehmerschutzbehörde darauf hingewiesen, dass es sich bei den Fahrten auf dem Stammgleis - entgegen den Einreichunterlagen (hier: Güterzugfahrten) - um Zug- und Verschubfahrten handle. Laut Auskunft der ÖBB liege die Länge der Zug- bzw. Verschubfahrten bei 700 m und sei bei einer Länge von bis zu 700 m die Hörbarkeit des Pfeifsignals im EK-Bereich nicht mehr gegeben. Bei einer knappen Querung durch ein Straßenfahrzeug über die EK sei bei einem geschobenen Verschubteil durch Abbremsen mit dem Luftbremskopf ein Stillstand des Verschubteiles vor der EK nicht zu erwarten. Es seien somit beide Arbeitnehmer (Spitzenverschieber und Straßenteilnehmer) einer starken Gefährdung ausgesetzt.

Die beiden technischen Amtssachverständigen für Eisenbahnwesen führten in ihren Stellungnahmen übereinstimmend aus, dass aufgrund dieser neuen Erkenntnisse eine Sicherung der EK in allen vier Quadranten nach § 6 EKVO durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug nicht mehr ausreichend sei. Als Sofortmaßnahme ordneten sie das Anhalten vor der EK in km 0,450 und die Weiterfahrt nach Pfeifsignal 'Signal Achtung' und in weiterer Folge eine Sicherung durch Bewachung an. Weiters ordneten sie an, dass von der ÖBB umgehend ein Projekt für eine technische Sicherung mittels Lichtzeichenanlage auszuarbeiten sei.

...

Am 06.05.2008 wurde vom Vertreter der P AG gemäß § 133a Abs. 15 EISbG der Übergang des derzeit nach altem Eisenbahngesetz anhängigen Verfahren in das neue EISbG beantragt.

Die Behörde hat hiezu erwogen wie folgt:

Gemäß § 49 Abs. 1 EISbG setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiter belassen werden dürfen.

Gemäß § 49 Abs. 2 EISbG hat die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 leg. cit. sinngemäß anzuwenden sind.

Gemäß § 49 Abs. 3 EISbG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

Die maßgebende Bestimmung der auf dieser Grundlage erlassenen Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) lautet wie folgt:

§ 7. Sicherung durch Schranken- oder Lichtzeichenanlagen.

...

In Anwendung obiger Ausführungen war im gegenständlichen Fall für die Entscheidung über die Art der Sicherung wesentlich, dass aufgrund der Länge der durchgeführten Zug- und Verschubfahrten weder eine Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 4 EKVO) noch durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale (§ 6 EKVO) möglich war. Aufgrund dieser Umstände wurde sowohl vom Vertreter der

Arbeitnehmerschutzbehörde, als auch von den eisenbahntechnischen Amtssachverständigen eine technische Sicherung in Form einer Lichtzeichenanlage vorgeschrieben. Bis zur Realisierung der Lichtzeichenanlage ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung aufgrund des erwähnten Gefahrenpotentials durch Bewachung zu sichern.

Festgestellt wird, dass dem Verkehr auf dem gegenständlichen Eisenbahnübergang die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen.

Gemäß § 48 Abs. 2 EISbG sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen, sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen erzielt wird.

Im gegenständlichen Fall wird sowohl von der Antragstellerin als auch von der ÖBB eine Kostenübernahme für die Lichtzeichenanlage abgelehnt. Die Gemeinde Hall sieht sich nicht als Trägerin der Straßenbaulast.

Da es sich bei der die Eisenbahn querende Straße um eine reine Privatstraße (im Eigentum der ÖBB und der P AG) handelt, konnte kein Träger der Straßenbaulast ermittelt werden.

In Entsprechung des § 48 Abs. 3 und 4 EISbG wurden die Verhandlungsteilnehmer auf die Möglichkeit einer Neufestsetzung der Kostentragung vor einer Sachverständigenkommission binnen 3 Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides hingewiesen.

Ergeht an:

1.

B AG, I (Rsb)

2.

B AG,, 6020 Innsbruck (Rsb)

3.

AG, I, (Rsb)

4.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, zu GZ ..., per E-mail: post@bmvit.gv.at

5. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, zu GZ ..., Radetzkystraße 2, 1030 Wien

6.

P AG; I (Rsb + Zahlschein)

7.

P I Tirol/Vorarlberg,, 6020 Innsbruck (Rsb)

8.

Stadtgemeinde Hall, Oberer Stadtplatz 1-2, 6060 Hall in Tirol, zur Kenntnis (Rsb)"

II.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die gegen diesen Bescheid gerichteten Beschwerden auf Grund ihres sachlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden und über sie nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung von Gegenschritten durch die belangte Behörde erwogen:

1.1. § 133a des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60/1957 idF BGBl I Nr 125/2006 (EISbG) lautet (auszugsweise):

"Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006

§ 133a. ...

(14) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt nicht für folgende, zu diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren:

...

(15) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren sind abweichend von Abs. 14 nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies von dem Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages beantragt wird.

..."

1.2. Die §§ 12, 48 und 49 EisbG (in der Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006) lauten auszugsweise wie folgt:

"Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1.

Nebenbahnen;

2.

Straßenbahnen;

3.

Materialbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1.

Hauptbahnen;

2.

die Verleihung einer Konzession nach § 17, die Erklärung der Behörde nach § 30 lit. b, die Erteilung von Genehmigungen nach § 21 Abs. 3 und § 26 Abs. 3 sowie von Bewilligungen nach § 29 Abs. 1 für Nebenbahnen;

3. die Genehmigungen nach § 21 Abs. 1 und 3 sowie für die in den §§ 13 Abs. 2, 19 Abs. 1 und 3, 21 Abs. 2, 22 Abs. 3 und 6, 27, 28 und 45 Abs. 2 geregelten Angelegenheiten für Eisenbahnverkehrsunternehmen.

4.

(aufgehoben)

5.

(aufgehoben)

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1.

zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;

2.

zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;

3.

zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39.

4.

(aufgehoben)

Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

...

Kreuzungen mit Straßen

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt- oder Nebenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. 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.

(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, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Fall es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch 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.

...

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 sinngemäß anzuwenden sind.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglicher Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen."

1.3. Gemäß § 1 lit a der Eisenbahn- Kreuzungsverordnung 1961, BGBl Nr 2/1961 idF BGBl Nr 123/1988 (EKVO), gilt als

Eisenbahnkreuzung im Sinne dieser Verordnung jeder im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte schienengleiche Eisenbahnübergang, soweit es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn, eine Straßenbahn, Anschlussbahn oder Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl Nr 60 handelt, gleichgültig, ob hiebei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

Gemäß § 2 Abs 1 EKVO sind die Eisenbahnkreuzungen unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.

Gemäß § 2 Abs 2 EKVO kann die Sicherung vorgenommen werden durch:

- a) Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 3);
- b) Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
- c)
Schrankenanlagen;
- d)
Lichtzeichenanlagen;
- e)
Bewachung.

Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen (§ 2 Abs 3 EKVO).

1.4. Gemäß § 77 Abs 1 AVG können für Amtshandlungen der Behörde außerhalb des Amtes Kommissionsgebühren eingehoben werden. Hinsichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühren ist § 76 AVG sinngemäß anzuwenden.

Gemäß § 76 Abs 1 AVG hat für Barauslagen, die der Behörde bei einer Amtshandlung erwachsen, sofern nach den Verwaltungsvorschriften nicht auch diese Auslagen von Amts wegen zu tragen sind, die Partei aufzukommen, die den verfahrenseinleitenden Antrag gestellt hat.

2. In einem Verfahren nach § 49 Abs 2 EiszG, in dem über die Sicherung von Eisenbahnübergängen bzw Eisenbahnkreuzungen im Einzelfall abgesprochen wird, kommt Eigentümern von benachbarten Grundstücken keine Parteistellung zu. Vielmehr hat die Behörde von Amts wegen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit, tätig zu werden (vgl die hg Erkenntnisse vom 3. September 2008, ZI 2005/03/0219, und vom 10. Oktober 2006, ZI2006/03/0111).

2.1. Eine Parteistellung der Zweitbeschwerdeführerin (ihrem Vorbringen nach Eigentümerin eines über die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung erschlossenen Grundstücks) in dem vor der belangten Behörde geführten Verfahren nach § 49 Abs 2 EiszG bestand daher nicht. Dies bedeutet zunächst, dass der von der belangten Behörde angeführte "Antrag" der Zweitbeschwerdeführerin vom 6. Mai 2008 auf "Übergang ... in das neue EiszG" die von der belangten Behörde bei ihrer Entscheidung anzuwendende Rechtslage nicht zu ändern vermochte:

Gemäß § 133a Abs 14 EiszG in der Fassung der NovelleBGBl I Nr 125/2006 sind die mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes (die am 26. Juli 2006 erfolgte) anhängigen Verwaltungsverfahren - abgesehen von den im Folgenden explizit genannten, im Beschwerdeverfahren nicht relevanten Ausnahmen - nach den bisherigen Bestimmungen weiter zu führen.

Zwar eröffnet § 133a Abs 15 EiszG dem "Einbringer des verfahrenseinleitenden Antrages" die Möglichkeit, die Fortführung des anhängigen Verwaltungsverfahrens nach der neuen Rechtslage zu beantragen, doch kann dies nicht für Verfahren gelten, die von Amts wegen einzuleiten und durchzuführen sind, ohne dass einem Beteiligten ein Antragsrecht zustünde.

Der am 6. Mai 2008 gestellte "Antrag" der Zweitbeschwerdeführerin, die im zu Grunde liegenden Verwaltungsverfahren keine Parteistellung hatte und dieses Verfahren auch nicht durch ihren Antrag einleitete, änderte daher nichts daran, dass von der belangten Behörde gemäß § 133a Abs 14 EiszG die "alte" Rechtslage

anzuwenden war. Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang klarzustellen, dass durch die Novelle BGBl I Nr 125/2006 ohnehin keine für den Beschwerdefall maßgebenden Änderungen erfolgten.

2.2. Der Umstand, dass die Zweitbeschwerdeführerin nicht als die den verfahrenseinleitenden Antrag stellende Partei anzusehen ist, hat allerdings Konsequenzen für die Kostenentscheidung: Die Auferlegung von Kommissionsgebühren an die Zweitbeschwerdeführerin durch die Kostenentscheidung des angefochtenen Bescheides ist schon deshalb verfehlt, weil die Zweitbeschwerdeführerin, wie dargelegt, nicht als Partei angesehen werden kann, die den verfahrenseinleitenden Antrag im Sinne des § 76 Abs 1 AVG gestellt hat (vgl Anm. 4 zu § 76 AVG in Walter/Thienel, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze I, 2. Auflage).

3. Des weiteren wenden alle Beschwerdeführer ein (was das Schwergewicht der jeweiligen Ausführungen bildet), dass dem bekämpften Bescheid nicht zweifelsfrei entnommen werden könne, wer Bescheidempfang sei, wer also die getroffenen Anordnungen umzusetzen habe.

Zudem rügen sie, dass im angefochtenen Bescheid keine Feststellungen über die nach der EKVO für die Art der Sicherung maßgebenden Parameter (im Wesentlichen: örtliche Verhältnisse und Verkehrserfordernisse) getroffen würden; ebenso fehlten nachvollziehbar begründete Ausführungen, aus denen abgeleitet werden könnte, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung um eine solche im Sinne des § 1 lit a EKVO, also um einen Eisenbahnübergang im Verlauf einer Straße "mit öffentlichem Verkehr", handle.

Die Erstbeschwerdeführerin macht weiters die Unzuständigkeit der belangten Behörde geltend, Zweit- und Drittbeschwerdeführer halten auch das Fehlen einer Entscheidung über die Tragung der Kosten der auferlegten Maßnahmen für rechtswidrig.

4. Zur Zuständigkeit der belangten Behörde:

4.1. Schon aus dem Spruch des Bescheides geht hervor, dass die belangte Behörde ihre Zuständigkeit zur Erlassung dieses Bescheides auf die "mit Verfahrensordnung" des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 28. April 2006 erteilte "Ermächtigung" gestützt hat.

Nach § 12 Abs 1 EisbG idF vor der Novelle BGBl Nr 305/1976 konnte der für Eisenbahnen (mit Ausnahme der in den Abs 2 und 3 des § 12 genannten) zuständige Bundesminister für Verkehr zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser trat für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministers für Verkehr.

Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 27. Juni 1975, VfSlg 7.594, den zweiten Satz des § 12 Abs 1 EisbG wegen Widerspruchs zu Art 18 Abs 2 B-VG aufgehoben.

Der Gesetzgeber hat daraufhin mit der Novelle BGBl Nr 305/1976 dem § 12 Abs 1 Eisenbahngesetz folgende Fassung gegeben:

"(1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs 2 und 3 genannten, ist der Bundesminister für Verkehr zuständig. Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für Verkehr im Einzelfall den örtlich zuständigen Landeshauptmann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse, insbesondere zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens, des Betriebsbewilligungsverfahrens, der Verfahren gemäß §§ 38 und 39 sowie zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten, ermächtigen. In diesem Falle ist der Landeshauptmann als erste und letzte Instanz zuständig."

Dass diese Fassung eine im Sinne des Art 18 Abs 2 B-VG gebotene hinreichende Determinierung des dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung stehenden Ermessensraumes darstellt, hat der Verfassungsgerichtshof bereits im Erkenntnis vom 17. Juni 1986, VfSlg 10.912, dargelegt. In diesem Erkenntnis hat der Verfassungsgerichtshof auch klargestellt, dass Zweifel über das Vorliegen der von § 12 Abs 1 EisbG geforderten Voraussetzungen für eine Zuständigkeitsübertragung im Verfahren über ein Rechtsmittel gegen den Genehmigungsbescheid ausgeräumt werden können. Es trifft also entgegen der Auffassung der Erstbeschwerdeführerin nicht zu, dass die "betroffene Partei über keine Möglichkeit verfügt, zu überprüfen, ob die Behörde ihren Ermessensspielraum richtig ausgeübt hat". Vielmehr konnte sie unter dem Gesichtspunkt der Zuständigkeit auch die Frage aufwerfen, ob für die Übertragung der Zuständigkeit an den Landeshauptmann die gesetzlich geforderten Voraussetzungen bestanden (am Inhalt der nunmehr in § 12 Abs 4 EisbG geregelten

Voraussetzungen für die Zuständigkeitsübertragung hat sich nichts geändert). Ihr diesbezüglicher Einwand ist daher zulässig; er erweist sich allerdings als nicht berechtigt: Vor dem Hintergrund der durch § 12 Abs 4 EiszG gebotenen Wahrung der Interessen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis spricht für die Übertragung der Zuständigkeit an den örtlich zuständigen Landeshauptmann in einem Verfahren nach § 49 Abs 2 EiszG vor allem der Umstand, dass die Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung von der Behörde gemäß § 2 Abs 3 EKVO unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen ist, was - auch angesichts der Notwendigkeit der Prüfung von Sichtmöglichkeiten - regelmäßig (so auch im Beschwerdefall) eine Verhandlung an Ort und Stelle erforderlich macht. Der Verwaltungsgerichtshof kann daher nicht finden, dass im Beschwerdefall die Zuständigkeitsübertragung nicht im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen wäre (vgl das - zur Frage der Zulässigkeit der Aufhebung eines erstinstanzlichen Bescheides und Zurückverweisung an die erste Instanz in einem insoweit vergleichbaren Verfahren nach § 41 Abs 1 EiszG ergangene - hg Erkenntnis vom 14. November 2006, ZI 2004/03/0024).

4.2. Unberechtigt ist auch der weitere unter dem Gesichtspunkt der Unzuständigkeit geltend gemachte Vorwurf der Erstbeschwerdeführerin, die belangte Behörde habe inhaltlich über einen Antrag entschieden, obwohl im gegenständlichen Verfahren kein Antragsrecht (der Zweit- und Drittbeschwerdeführerin) bestanden habe:

Wohl trifft es zu, dass den Zweit- und Drittbeschwerdeführern in dem vor der belangten Behörde geführten Verfahren nach § 49 Abs 2 EiszG keine Parteistellung und kein Antragsrecht zukam, wie schon oben ausgeführt wurde. Doch war die belangte Behörde sachlich und örtlich zuständig, eine inhaltliche Entscheidung nach § 49 Abs 2 EiszG zu treffen, zumal die Entscheidung über die zur Anwendung kommende Sicherung gemäß § 48 Abs 2 EiszG von Amts wegen zu erfolgen hat und keines Antrages bedarf. Diese Zuständigkeit wird nicht dadurch in Frage gestellt, dass sich die belangte Behörde insofern im Ausdruck vergriffen hat, als sie die von der Drittbeschwerdeführerin am 20. April 2006 eingebrachte, von dieser selbst nicht als "Antrag" formulierte Anregung in ihrer abschließenden Erledigung als "Antrag" bezeichnete.

Der Verwaltungsgerichtshof kann daher nicht erkennen, dass die belangte Behörde für die angefochtene Erledigung nicht zuständig gewesen wäre.

5. Zur notwendigen Individualisierung des Bescheidadressaten:

5.1. Ein Bescheid richtet sich jeweils im Unterschied zur Verordnung an individuell bestimmte Personen. Diesen gegenüber ist er zu erlassen. Daher wird zu jenen Merkmalen, deren Fehlen einen Bescheid gar nicht erst entstehen lässt, unter anderem die Nennung eines Adressaten gezählt (vgl das hg Erkenntnis vom 23. März 2006, ZI 2005/07/0091, mwN). Der Bescheid muss also eindeutig erkennen lassen, wer Bescheidadressat ist, dies gerade auch im Hinblick auf eine allfällige Vollstreckung. Es bedeutet noch keinen Verstoß gegen die Vorschrift des § 59 Abs 1 AVG, wenn die Behörde im Spruch zwar den Verpflichteten zunächst bloß abstrakt bezeichnet (zB Eigentümer der Liegenschaft), dann aber in der Zustellverfügung diejenige physische oder juristische Person benennt, auf welche sich der Spruch bezieht. In diesem Fall kann nicht gesagt werden, dass durch eine solche Erfassung der Person des zu einer Leistung Verpflichteten das im Spruch des Bescheides zu begründende Rechtsverhältnis nicht klar zum Ausdruck kommen würde. Wird also im Spruch eine Person abstrakt bezeichnet, so kommt der Zustellverfügung, in der sie dann namentlich bezeichnet sei, wesentliche Bedeutung zu, weil dadurch erst die notwendige Individualisierung bewirkt wird. Wird aber im Spruch des Bescheides niemand, so auch nicht etwa die Eigentümer bzw Miteigentümer der Liegenschaft angesprochen, ist der Bescheid mangels ausdrücklicher Spezifikation ausschließlich an den in der Zustellverfügung genannten Bescheidadressaten gerichtet (vgl das hg Erkenntnis vom 12. November 2002, ZI 2002/05/0758, mwN).

Für die Gültigkeit eines Bescheides ist erforderlich, dass der Adressat der Erledigung insgesamt eindeutig entnommen werden kann. Dieses Erfordernis ist dann erfüllt, wenn bei schriftlichen Ausfertigungen aus Spruch, Begründung und Zustellverfügung im Zusammenhang mit den anzuwendenden Rechtsvorschriften eindeutig erkennbar ist, welchem individuell bestimmten Rechtsträger gegenüber die Behörde einen Bescheid erlassen wollte. Entscheidend ist, dass für die Beteiligten des Verfahrens als Betroffene des Bescheides sowie für die Behörde und in weiterer Folge für den Verwaltungsgerichtshof die Identität des Bescheidadressaten zweifelsfrei feststeht. Ist aber der Bescheidadressat unklar, liegt überhaupt kein Bescheid vor (vgl das zitierte Erkenntnis vom 23. März 2006).

5.2. Der wesentliche Inhalt der angefochtenen Erledigung wurde oben vollständig wiedergegeben. Diesbezüglich ist

zunächst festzuhalten, dass der Spruch des Bescheides (abgesehen von der Auferlegung von Kommissionsgebühren an die Zweitbeschwerdeführerin) keinen Verpflichteten nennt, der also die aufgetragenen Sicherungsmaßnahmen umzusetzen hätte. Auch der Begründung des Bescheides kann diesbezüglich keine klare Festlegung entnommen werden. In einem derartigen Fall ist also davon auszugehen, dass der Bescheid mangels ausdrücklicher Spezifikation ausschließlich an den in der Zustellverfügung genannten Bescheidadressaten gerichtet ist (vgl. das zitierte Erkenntnis vom 12. November 2002).

5.3. Der Beschwerdefall ist nun dadurch gekennzeichnet, dass der Bescheid entsprechend seiner Zustellverfügung an acht namentlich genannte Adressaten "ergeht", unter ihnen (an dritter Stelle) die Erstbeschwerdeführerin, die Zweitbeschwerdeführerin (an sechster Stelle) und die Drittbeschwerdeführerin (an siebenter Stelle). Diesen Empfängern sollte die Erledigung, der Zustellverfügung folgend, jeweils mit Rückschein zugestellt werden. An achter Stelle ist die Stadtgemeinde Hall als Empfänger genannt, mit dem Zusatz "zur Kenntnis"; auch ihr sollte mit Rückschein zugestellt werden. Unter den Nummern 4 und 5 ist jeweils das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Empfänger genannt, einmal mit dem Beisatz "Verkehrs-Arbeitsinspektorat".

5.4. Derart liegt eine Unklarheit, wie sie in dem dem zitierten Erkenntnis vom 23. März 2006 zu Grunde liegenden Beschwerdefall bestanden hat, nicht vor. Dort resultierte die zur Annahme der Nichtigkeit des "Bescheides" führende Unklarheit, welche Person Adressat der an "W und R" gerichteten Erledigung sein sollte, daraus, dass Vornamen, an Hand deren dieser Adressat als eindeutig identifizierbare physische Person eingestuft werden könnte, fehlten, es sich aber - was näher ausgeführt wurde - auch nicht um eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechts handeln konnte. Hier aber folgt die Bezeichnung der Erstbeschwerdeführerin in der Zustellverfügung ebenso wie die der Zweitbeschwerdeführerin dem Wortlaut des Firmenbuchs. Der Umstand, dass unter Punkt 7. der Zustellverfügung als Empfänger eine prozessual nicht rechtsfähige, nicht ins Firmenbuch eingetragene Einrichtung (Abteilung) des Rechtsträgers, der Drittbeschwerdeführerin, genannt ist, anstelle diese selbst als Adressat des Bescheides zu bezeichnen, steht unter Berücksichtigung der objektiven Rechtslage einer (zulässigen und gebotenen) Deutung dahin, dass die Drittbeschwerdeführerin selbst Adressat sein sollte, nicht entgegen, wird doch von dieser selbst im Schreiben vom 20. April 2006 eben diese auch von der belangten Behörde in der Zustellverfügung gewählte Formulierung verwendet (vgl. die bei Walter/Thienel, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze I, 2. Auflage, unter E 185 zu § 59 AVG zitierte hg Judikatur).

5.5. Dass der Bescheid mehreren Adressaten (und nicht bloß einem) gegenüber erlassen wurde, führt entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer nicht zur Nichtigkeit (vgl. etwa das hg Erkenntnis vom 21. Juli 1997, ZI 92/17/0270, wonach eine neben einer namentlich genannten Person auch an "Mitbesitzer" gerichtete Erledigung zwar dem namentlich Genannten gegenüber wirk

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at