jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

# TE Bvwg Erkenntnis 2018/12/27 W249 2200534-1

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.12.2018

**Entscheidungsdatum**

27.12.2018

**Norm**

AVG §73 Abs1
B-VG Art.130 Abs1 Z3
B-VG Art.132 Abs3
B-VG Art.133 Abs4
EisbG §12 Abs3
EisbG §48 Abs1
EisbG §48 Abs2
EisbG §48 Abs3
EisbG §49 Abs2
VwGVG §16 Abs1
VwGVG §16 Abs2
VwGVG §24 Abs4
VwGVG §28 Abs7
VwGVG §8 Abs1

**Spruch**

W249 2200534-1/4E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch die Richterin Mag. Ingrid ZEHETNER als Einzelrichterin über die Säumnisbeschwerde der XXXX , vertreten durch die XXXX , vom 16.05.2018 wegen Verletzung der Entscheidungspflicht durch den BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE hinsichtlich ihres Antrages vom 03.10.2017 auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG (GZ. XXXX) zu Recht:

A)

I. Der Säumnisbeschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG wird stattgegeben.

II. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird gemäß § 28 Abs. 7 VwGVG aufgetragen, den versäumten Bescheid unter Zugrundelegung der im gegenständlichen Erkenntnis festgelegten Rechtsanschauung des Bundesverwaltungsgerichts, dass mit dem Bescheid vom 12.08.2016, GZ. XXXX , hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen

km XXXX , km XXXX und km XXXX keine neuen Sicherungsarten angeordnet wurden, binnen acht Wochen ab Zustellung dieses Erkenntnisses zu erlassen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

**Text**

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang

1. Die XXXX (in der Folge "Beschwerdeführerin"), durch deren Gemeindegebiet die XXXX -Strecke XXXX verläuft, die sich mit vier ihrer Gemeindestraßen kreuzt, stellte als Trägerin der Straßenbaulast am 03.10.2017 durch ihren bevollmächtigten Vertreter beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT/Oberste Eisenbahnbehörde; in der Folge "belangte Behörde") einen Antrag auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 Eisbahngesetz 1957 (EisbG).

Hierbei brachte sie insbesondere vor, dass hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen XXXX mit Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , eine Weiterbelassung der bestehenden Sicherung und keine neue Sicherungsart verfügt worden sei. Da die XXXX (in der Folge "mitbeteiligte Partei") bisher die Kosten getragen habe und im Falle von bestehenden Sicherungen keine Änderung der bisherigen Aufteilung der Kostentragung möglich sei, seien von der Beschwerdeführerin keine Kosten für die Sicherung und Instandhaltung der angeführten Eisenbahnkreuzungen zu übernehmen.

Lediglich hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung XXXX liege eine Änderung der Art der Sicherung vor, wobei der von der Beschwerdeführerin zu bezahlende Betrag deutlich weniger als XXXX betragen müsse.

2. Im Rahmen des Parteiengehörs äußerte sich die mitbeteiligte Partei als Eisenbahnunternehmen zu dem Antrag der Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 28.11.2017.

3. Mit Schreiben vom 18.12.2017 trug die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei auf, bis spätestens 31.03.2018 detaillierte Abrechnungen der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für die betreffenden Eisenbahnkreuzungen vorzulegen und wies darauf hin, dass im Falle der Zulässigkeit des Antrages der Beschwerdeführerin ein Verfahren gemäß § 48 Abs. 4 EisbG unter Beauftragung einer Sachverständigenkommission durchzuführen sei.

4. Am 21.03.2018 erstattete die mitbeteiligten Partei eine Stellungnahme, bei der belangten Behörde am 22.03.2018 eingelangt, in der insbesondere mitgeteilt wurde, dass eine Legung der Abrechnungen in der angegebenen Frist nicht möglich sei, weil mit der Fertigstellung der Umbauarbeiten erst im Sommer 2018 zu rechnen sei; erst dann könne und werde eine endgültige Abrechnung erfolgen. Die mitbeteiligte Partei stellte daher den Antrag, die Frist bis zum 31.10.2018 zu erstrecken.

5. Mit Schreiben vom 27.03.2018 erstattete die Beschwerdeführerin eine Replik zur Stellungnahme der mitbeteiligten Partei.

6. Die belangte Behörde verlängerte in der Folge am 12.04.2018 antragsgemäß die Frist für die Abrechnungslegung der mitbeteiligten Partei bis zum 31.10.2018.

7. Mit Schriftsatz vom 16.05.2018 wurde vom bevollmächtigten Vertreter der Beschwerdeführerin eine Beschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 und Art. 132 Abs. 3 B-VG (Säumnisbeschwerde) eingebracht. Es wurden die Anträge gestellt, die belangte Behörde möge "innerhalb der gesetzlichen Frist des § 16 Abs. 1 VwGVG über unseren Antrag auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG entsprechend unserem Antragsvorbringen entscheiden." In eventu möge diese die "Säumnisbeschwerde gemäß § 16 Abs. 2 VwGVG unter Anschluss der Akten des Verwaltungsverfahrens dem Verwaltungsgericht vorlegen und das Verwaltungsgericht möge eine mündliche Verhandlung durchführen sowie in Stattgebung dieser Säumnisbeschwerde über unseren Antrag auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG entsprechend unserem Antragsvorbringen entscheiden."

Begründend führte die Beschwerdeführerin im Wesentlichen wie folgt aus:

7.1. Beschwerdesachverhalt

Gemäß § 48 Abs. 3 EisbG könne eine Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast - sofern keine andere einvernehmliche

Lösung mit dem Eisenbahnunternehmen gefunden werde - innerhalb einer Frist von drei Jahren nach Rechtskraft der behördlichen Anordnung der baulichen Umgestaltung einen Antrag auf Kostenentscheidung stellen. Mit Eingabe vom 03.10.2017 habe die Beschwerdeführerin bei der belangten Behörde - rechtzeitig - einen solchen Antrag auf Kostenentscheidung gestellt. Dieser Antrag auf Kostenentscheidung sei der belangten Behörde noch am 03.10.2017 zugegangen.

7.2. Beschwerdepunkt

Die Beschwerdeführerin erachte sich dadurch, dass die belangte Behörde seit 03.10.2017, sohin seit mehr als sechs Monaten, nicht über den Antrag auf Kostenentscheidung entschieden habe, in ihrem Recht auf Sachentscheidung verletzt.

7.3. Beschwerdebegründung

Seit Einbringung des Antrages auf Kostenentscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG seien mehr als sechs Monate vergangen. Die Behörde habe somit die ihr nach § 73 AVG und § 8 VwGVG zustehende Entscheidungsfrist überschritten.

Der belangten Behörde seien sämtliche für die Entscheidung im Kostenaufteilungsverfahren notwendigen Unterlagen vorgelegt und alle maßgeblichen Umstände von der Beschwerdeführerin vorgebracht worden. Im Antrag sei hinreichend präzise dargelegt worden, welche Entscheidungsschritte durchzuführen und welche Kostenaufteilungsschlüssel unter Berücksichtigung der vorliegenden Unterlagen möglich seien. Die Beschwerdeführerin treffe kein Verschulden an der Verzögerung des Verfahrens. Das alleinige Verschulden an der Verzögerung liege in der Sphäre der belangten Behörde.

Mit Schreiben vom 18.12.2017 habe die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei aufgetragen, bis spätestens 31.03.2018 (also hier noch innerhalb der gesetzlichen Entscheidungsfrist) detaillierte Abrechnungen der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für die betreffenden Eisenbahnkreuzungen vorzulegen. Mit Schreiben vom 12.04.2018 sei diese Frist zur Vorlage der Abrechnungen bis 31.10.2018 verlängert worden. Gerechnet ab Einbringung des Antrags wäre dann mehr als ein Jahr vergangen und die Entscheidungsfrist um knapp sieben Monate überschritten worden.

Wie sich aufgrund der dem Schreiben der belangten Behörde angefügten Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 21.03.2018 vermuten lasse, dürfte für diese Fristverlängerung ausschlaggebend gewesen sein, dass die Fertigstellung der Bauarbeiten erst im Sommer 2018 erwartet werde. Der Umstand, dass vor Fertigstellung keine detaillierten Abrechnungen vorgelegt werden könnten, verhindere aber eine Entscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG nicht. Dies zeige sich schon an der im Gesetz festgelegten Fristenregelung: Gemäß § 48 Abs. 3 EisbG sei ein Antrag nach dieser Bestimmung "innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1" einzubringen. Die Frist werde gerade nicht ab Vorliegen der endgültigen Abrechnung oder nach Baufertigstellung berechnet. Wären die tatsächlichen Kosten für die Entscheidung über die Kostentragung unbedingt erforderlich, könnte die Frist aber erst ab diesem Zeitpunkt zu laufen beginnen.

Das Rechtsverständnis, wonach entgegen der im Gesetz getroffenen Regelung eine Entscheidung über die Kostentragung erst nach Vorliegen der Endabrechnung möglich sei, hätte zur Folge, dass es im Einflussbereich des Eisenbahnunternehmens liegen würde, die Entscheidung über die Kosten über Monate und - wie hier - über Jahre hinauszuzögern. Eine solche Intention könne dem Gesetz nicht unterstellt werden. Damit würde die gesetzliche Entscheidungsfrist völlig zweckentfremdet werden.

Zudem habe die Behörde nach § 48 Abs. 3 EisbG auch über die Tragung der Kosten, welche durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsen, abzusprechen. Diese würden immer erst in der Zukunft entstehen. Dem Gesetz sei nicht zu entnehmen, dass die Entscheidung über die Kosten der baulichen Maßnahmen nur bei Vorliegen der konkreten Kostenabrechnung möglich sei, während die Entscheidung über die Tragung der Erhaltungskosten auch unabhängig davon möglich sei. Dies zeige sich schon daran, dass die Pflicht zur Entscheidung über die zukünftigen Erhaltungskosten in § 48 Abs. 3 EisbG im selben Satz geregelt sei, wie die Pflicht zur Entscheidung über die Tragung der Kosten der Umgestaltung der Anlagen.

Auch seien die tatsächlichen Kosten kein in § 48 Abs. 3 EisbG genanntes Aufteilungskriterium, sodass das Fehlen einer endgültigen Abrechnung für die Entscheidung über die Kostentragung kein Hindernis darstelle.

Da somit - entgegen der Annahme der belangten Behörde - kein Hindernis für eine Entscheidung bestehe, sei

zusammengefasst festzuhalten, dass die Rechtssache seit mehr als sechs Monaten bei der belangten Behörde anhängig und entscheidungsreif sei. Die Entscheidungsfrist habe mit Einbringung des Antrages auf Kostenentscheidung, somit am 03.10.2017, zu laufen begonnen. Die der belangten Behörde zustehende Entscheidungsfrist habe im Hinblick auf § 73 AVG iVm § 8 VwGVG daher am 03.04.2018 geendet. Die belangte Behörde treffe das alleinige Verschulden an der Verzögerung.

Es bestehe ein besonderes Interesse an einer zügigen Sachentscheidung: Anträge auf Gewährung eines Kostenbeitrages an das Land XXXX seien gemäß Art. IV der "Richtlinie des Landes XXXX zur Auszahlung von Zuschüssen zum Gemeindekostenanteil für Investitionen in Eisenbahnkreuzungen auf Gemeindestraßen" erst nach Entscheidung über die Kostentragung durch die Behörde möglich. Da die Fördermittel gemäß dieser Bestimmung nach dem "First Come, First Serve"-Prinzip vergeben werden würden, laufe die Beschwerdeführerin Gefahr, durch Säumnis der belangten Behörde keine Fördermittel mehr zu erhalten und so einen beträchtlichen finanziellen Nachteil zu erleiden.

8. Am 24.05.2018 langte eine Stellungnahme der mitbeteiligten Partei zur Replik der Beschwerdeführerin bei der belangten Behörde ein.

9. Die Säumnisbeschwerde wurde dem Bundesverwaltungsgericht mit Schreiben der belangten Behörde vom 03.07.2018, hg. eingelangt am 11.07.2018, mit einer kurzen Stellungnahme der belangten Behörde vorgelegt: Bis dato sei von der mitbeteiligten Partei noch keine Abrechnung der Errichtungs- und Instandhaltungskosten vorgelegt worden, weshalb die belangte Behörde die Sachverständigenkommission noch nicht mit der Gutachtenerstellung zur Festlegung der Kostenteilungsmasse sowie des Aufteilungsschlüssels für die genannten Eisenbahnkreuzungen habe beauftragen können. Da eine Kostenfestsetzung durch die belangte Behörde aufgrund der fehlenden Abrechnungsunterlagen nicht möglich sei, werde die Säumnisbeschwerde samt Verwaltungsakt dem Bundesverwaltungsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

10. Mit Schreiben vom 25.10.2018 langten ein "ergänzendes Vorbringen" der mitbeteiligten Partei, in dem insbesondere auf die rezente Judikatur des VwGH vom 05.09.2018, Ro 2018/03/0017, verwiesen wurde, sowie die Abrechnungsunterlagen zu allen vier Eisenbahnkreuzungen beim Bundesverwaltungsgericht ein.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen

Zum vorliegend entscheidungswesentlichen Sachverhalt ist zunächst auf die unter I. getätigten Ausführungen zu verweisen. Des Weiteren werden die folgenden Feststellungen getroffen:

Durch das Gemeindegebiet der Beschwerdeführerin verläuft die XXXX -Bahnstrecke XXXX als Hauptbahnstrecke. Die Strecke kreuzt in km

XXXX die Gemeindestraße XXXX , in km XXXX die Gemeindestraße XXXX , in km XXXX die Gemeindestraße XXXX und in km XXXX die Gemeindestraße

XXXX .

Die jeweilige Art der Sicherung dieser vier Eisenbahnkreuzungen wurde aufgrund der Übergangsbestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) einer Überprüfung durch die belangte Behörde unterzogen, die darauf folgend im Jahr 2016 gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) einen entsprechenden Bescheid erließ:

1.1. Eisenbahnkreuzung km XXXX

Gemäß Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , wurde nach erfolgter Überprüfung festgelegt, dass die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch "Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" zu erfolgen hat. Als Ausführungsfrist wurde eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides bestimmt.

Die Sachverständigen im Verwaltungsverfahren hatten in ihren jeweiligen Gutachten insbesondere wie folgt ausgeführt: Die Eisenbahnkreuzung könne durch Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden, unter der Voraussetzung, dass der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden sei, der Kreuzungswinkel maximal 100 Grad und minimal 90 Grad betrage (Berücksichtigung der Schleppkurven) sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 20 km/h im Fall von sichtbehindernden Verhältnissen mit dem Fahrplan im Hinblick auf die Pünktlichkeit als Beitrag zur Sicherheit vereinbar seien. Als verkehrstechnische Maßnahmen wurden insbesondere die Anbringung von

Haltelinien, die Erneuerung der bestehenden Vorankündigung sowie die Verordnung von Bodenmarkierungen entsprechend § 43 StVO und Kundmachung entsprechend § 44 StVO als erforderlich erachtet.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgte davor gemäß dem Bescheid des XXXX Landeshauptmannes vom 15.03.2001, Zl. XXXX , durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gemäß § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) unter der Auflage entsprechender Straßenverkehrszeichen.

Bisher hat die mitbeteiligte Partei die gesamten Kosten getragen.

1.2. Eisenbahnkreuzung km XXXX

Gemäß dem Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , wurde nach erfolgter Überprüfung festgelegt, dass die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch "Lichtzeichen" zu erfolgen hat. Im Falle von Arbeiten oder der Errichtung von Anlagen außerhalb von geplanten Gleissperren, die den bestehenden Sichtraum einschränken, sei die Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 EisbKrV zu bewachen. Als Ausführungsfrist wurde eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides bestimmt.

Die Sachverständigen im Verwaltungsverfahren hatten in ihren jeweiligen Gutachten insbesondere wie folgt ausgeführt: Die bestehende Art der Sicherung könne nicht beibehalten werden. Als verkehrstechnische Maßnahmen wurden insbesondere die Anbringung von Haltelinien, die Versetzung der bestehenden Vorankündigung sowie die Verordnung von Bodenmarkierungen entsprechend § 43 StVO und Kundmachung entsprechend § 44 StVO als erforderlich erachtet, weiters eine Überprüfung der Straßengeometrie.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgte davor gemäß dem Bescheid des XXXX Landeshauptmannes vom 29.06.2005, Zl. XXXX , durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gemäß § 4 EKVO.

Bisher hat die mitbeteiligte Partei die gesamten Kosten getragen.

1.3. Eisenbahnkreuzung km XXXX

Gemäß dem Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , wurde nach erfolgter Überprüfung festgelegt, dass die bestehende Sicherung (zweiteilige Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen) gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV anzupassen ist und diesfalls als Lichtzeichen mit Schranken (zweiteilige Vollschrankenanlage) bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden kann. Als Ausführungsfrist wurde eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides bestimmt.

Die Sachverständigen im Verwaltungsverfahren hatten in ihren jeweiligen Gutachten insbesondere wie folgt ausgeführt: Die bestehende Art der Sicherung könne vorbehaltlich der zu setzenden Maßnahmen im Sinne der Anpassung der Anlage an die Anforderungen gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden. Als verkehrstechnische Maßnahme wurde insbesondere die Erneuerung der bestehenden Haltelinien als erforderlich erachtet.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgte davor gemäß dem Bescheid des XXXX Landeshauptmannes vom 13.11.2009, Zl. XXXX , durch eine Schrankenanlage mit Vorankündigung des Schrankenschließens durch Lichtzeichen gemäß § 8 EKVO.

Bisher hat die mitbeteiligte Partei die gesamten Kosten getragen.

1.4. Eisenbahnkreuzung km XXXX

Gemäß dem Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX wurde nach erfolgter Überprüfung festgelegt, dass die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch "Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" zu erfolgen hat. Als Ausführungsfrist wurde eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides bestimmt.

Die Sachverständigen im Verwaltungsverfahren hatten in ihren jeweiligen Gutachten insbesondere wie folgt ausgeführt: Die Eisenbahnkreuzung könne durch Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden, unter der Voraussetzung, dass der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden sei sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 20 km/h im Fall von sichtbehindernden Verhältnissen mit dem Fahrplan im Hinblick auf die Pünktlichkeit als Beitrag zur Sicherheit vereinbar seien. Als verkehrstechnische Maßnahmen wurden insbesondere das Anbringen einer Zusatztafel sowie eines Vorschriftszeichen in Verbindung mit einer Ordnungslinie,

weiters Haltelinien, die Verbreiterung einer Fahrbahn, die Ausstattung einer vorhandenen Stop-Tafel mit einem Rammschutz sowie die Verordnung der entsprechenden Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen entsprechend § 43 StVO und Kundmachung entsprechend § 44 StVO als erforderlich erachtet, weiters das Unterbinden des Rechtseinbiegens für Fahrzeuge > 10 m durch ein Vorschriftzeichen und die Anbringung von Verkehrszeichen sowie Andreaskreuzen.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung erfolgte davor gemäß dem Bescheid des XXXX Landeshauptmannes vom 29.06.2005, ZI. XXXX , durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gemäß § 4 EKVO.

Bisher hat die mitbeteiligte Partei die gesamten Kosten getragen.

2. Beweiswürdigung

Die Feststellungen gründen sich auf die zitierten Bescheide der belangten Behörde und des XXXX Landeshauptmannes sowie die Schriftsätze und sonstigen Unterlagen, die Teil des dem Bundesverwaltungsgericht vorliegenden Verfahrensaktes sind und sind unstrittig. Dies betrifft insbesondere auch den unter I. dargestellten Sachverhalt.

3. Rechtliche Beurteilung

3.1. Das Bundesverwaltungsgericht ist für Angelegenheiten des § 12 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957,BGBl. Nr. 60/1957, die in erster Instanz vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in unmittelbarer Bundesverwaltung entschieden werden, zuständig (vgl. VwGH 20.03.2018, Ko 2018/03/0001).

3.2. Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gegenständlich liegt somit Einzelrichterzuständigkeit vor.

3.3. Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Bundesgesetz über das Verfahren der Verwaltungsgerichte (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG), BGBl. I Nr. 33/2013 idF BGBl. I Nr. 57/2018, geregelt (§ 1 leg.cit.). Gemäß § 58 Abs. 2 VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft.

Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung - BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes - AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 - DVG,BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

3.4.1. Die relevanten Bestimmungen des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015, lauten wie folgt:

"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:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

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.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 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

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 beschränkt-öffentlichem 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.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen."

"Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49. (1) [...]

(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 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

[...]"

3.4.2. Die relevanten Bestimmungen der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, lauten auszugsweise wie folgt:

"Arten der Sicherung

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

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;

2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;

3. Lichtzeichen;

4. Lichtzeichen mit Schranken oder

5. Bewachung.

[...]"

"Übergangsbestimmungen

§ 102. (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Schrankenanlagen oder des § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17

Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach der letzten Schienen angebracht sind (Rücklichter) und die bisher nicht in die Überwachung einbezogen sind, nicht anzuwenden.

§ 103. (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden."

Zu A)

Zu A) I. Säumnisbeschwerde

3.5. Mangels verfahrensrechtlicher Sondervorschriften des im gegenständlichen Fall anzuwendenden Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 137/2015, richtet sich die Entscheidungsfrist der belangten Behörde nach§ 73 Abs. 1 AVG. Nach dieser Bestimmung sind Behörden verpflichtet, wenn in den Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmt ist, über Anträge von Parteien ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach deren Einlangen einen Bescheid zu erlassen.

Gemäß § 8 Abs. 1 VwGVG kann eine Beschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht nach Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG erst erhoben werden, wenn die Behörde die Sache nicht innerhalb von sechs Monaten, wenn gesetzlich keine kürzere oder längere Entscheidungsfrist vorgesehen ist, innerhalb dieser entschieden hat. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Antrag auf Sachentscheidung bei der Stelle eingelangt ist, bei der er einzubringen war.

Gemäß § 28 Abs. 7 VwGVG kann das Verwaltungsgericht in Verfahren über Beschwerden wegen Verletzung der Entscheidungspflicht gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG sein Erkenntnis vorerst auf die Entscheidung einzelner maßgeblicher Rechtsfragen beschränken und der Behörde auftragen, den versäumten Bescheid unter Zugrundelegung der hiermit festgelegten Rechtsanschauung binnen bestimmter, acht Wochen nicht übersteigender Frist zu erlassen. Mit einem Teilerkenntnis wird das Verfahren an die Behörde zurückverwiesen und die Zuständigkeit in der Angelegenheit wieder auf diese übertragen (vgl. VwGH 16.12.2014, Ra 2014/22/0106; VwGH 10.11.2015, Ra 2015/19/0144; VwGH 15.03.2016, Ra 2015/01/0208). Kommt die Behörde dem Auftrag nicht nach, so entscheidet das Verwaltungsgericht über die Beschwerde durch Erkenntnis in der Sache selbst, wobei es auch das sonst der Behörde zustehende Ermessen handhabt.

Eine Säumnisbeschwerde ist gemäß § 8 Abs. 1 VwGVG abzuweisen, wenn die Verzögerung nicht auf ein überwiegendes Verschulden der Behörde zurückzuführen ist. Ein überwiegendes Verschulden der Behörde ist dann anzunehmen, wenn die Verzögerung weder durch das Verschulden der Partei noch durch unüberwindliche Hindernisse verursacht wurde (Hengstschläger, Verwaltungsverfahrensrecht4, 2009, Rz 638).

3.6. Im vorliegenden Fall traf die belangte Behörde - bezogen auf den nach § 8 Abs. 1 VwGVG maßgeblichen Zeitpunkt der Erhebung einer Säumnisbeschwerde - gemäß § 73 Abs. 1 AVG eine Pflicht zur Entscheidung des am 03.10.2017 gestellten Antrages auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG innerhalb von sechs Monaten. Diese Frist ist - wie sich aus dem festgestellten und unstrittigen Verfahrensgang (unter I.) ergibt - im gegenständlichen Verfahren abgelaufen und die Säumnisbeschwerde daher zulässig.

Es ist in weiterer Folge zu prüfen, ob die belangte Behörde ein überwiegendes Verschulden an der objektiv festgestellten Verfahrensverzögerung trifft.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes liegt ein überwiegendes Verschulden der Behörde etwa dann vor, wenn diese die für eine zügige Verfahrensführung notwendigen Schritte unterlässt oder mit diesen grundlos zuwartet (VwGH 18.12.2014, 2012/07/0087), wenn behördeninterne Besprechungen über Sachverhalte außerhalb des Verfahrensinhaltes abgehalten werden (VwGH 28.05.2014, 2013/07/0282) oder wenn die Behörde erst nach Verstreichen von mehr als zwei Drittel der gesetzlich vorgesehenen Entscheidungspflicht erstmals zielführende Verfahrensschritte setzt (VwGH 06.07.2010, 2009/05/0306).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist der Behörde kein überwiegendes Verschulden vorzuwerfen, wenn sie bemüht war, das Verfahren zügig zu betreiben, insbesondere nicht grundlos zugewartet, sondern etwa durchgehend mit den Sachverständigen und der beschwerdeführenden Partei in Kontakt ist, auf die Dringlichkeit des Verfahrens hinweist und Stellungnahmen urgiert, organisatorische Vorkehrungen für die Abwicklung dieses Verfahrens trifft, indem sie konkrete Aufträge an die Amtssachverständigen zur Erstellung von für die Entscheidung notwendigen Stellungnahmen erteilt und mit den Sachverständigen sachlich begründete Termine vereinbart (VwGH 18.12.2014, 2012/07/0087).

Zur Frage der "unüberwindlichen Hindernisse" hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass der Umstand allein, dass es sich um eine komplexe Materie handelt, nicht ausreicht, um vom Vorliegen eines unüberwindlichen Hindernisses auszugehen (VwGH 18.12.2014, 2012/07/0087); ebenso wenig stellt ein Zuwarten, ob eine Einigung hinsichtlich der Kostentragung unter den in Frage kommenden Kostenträgern - auch bei immer wieder stattfindenden Verhandlungen hierüber - erzielt wird, kein unüberwindliches Hindernis dar (VwGH 21.10.2010, 2007/10/0096). Auch die Tatsache, dass Sachverständigengutachten und Ermittlungsergebnisse erst nach längerer Zeit abgeliefert werden, ist für sich allein nicht geeignet, das Vorliegen eines unüberwindbaren Hindernisses zu begründen. Es ist Aufgabe der Behörde, mit Sachverständigen und anderen in das Verfahren Involvierten sachlich begründete Termine zu vereinbaren, deren Einhaltung zu überwachen und bei Nichteinhaltung entsprechende Schritte zu setzen (VwGH 21.09.2007, 2006/05/0145).

Ein unüberwindbares, das Verschulden der Behörde ausschließendes Hindernis für die fristgerechte Erledigung der Sache liegt dann vor, wenn der Behörde trotz zweckentsprechender und zügiger Verfahrensführung eine Entscheidung vor dem Einlangen der Säumnisbeschwerde unmöglich gewesen ist, etwa weil das Verfahren im Einzelfall äußerst komplex ist, Zeugen nicht einvernommen oder sonstige Beweise nicht erhoben werden können oder außerhalb der Einflusssphäre der Behörde gelegene Ereignisse das Verfahren blockieren. Der Eintritt eines unüberwindlichen Hindernisses schließt das überwiegende Verschulden der Behörde nicht aus, wenn bereits zuvor schuldhaft Ermittlungen nicht rechtzeitig eingeleitet wurden, wenn also das unüberwindliche Hindernis unmittelbar vor Beschwerdeerhebung aufgetreten ist, jedoch schon vorher eine auf einem überwiegenden behördlichen Verschulden beruhende Verfahrensverzögerung vorlag (Hengstschläger/Leeb, AVG § 73, Rz 137).

3.7. Im Vorlageschreiben zur Übermittlung der Säumnisbeschwerde an das Bundesverwaltungsgericht vom 03.07.2018 brachte die belangte Behörde im Wesentlichen vor, dass die Voraussetzung für die Beauftragung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 EisbG eine detaillierte Abrechnung der Errichtungs- und Instandhaltungskosten für die betroffenen Eisenbahnkreuzungen sei. Diese Abrechnungen habe sie bisher aber nicht von der mitbeteiligten Partei erhalten, weshalb eine Kostenfestsetzung im zeitlichen Rahmen nicht möglich gewesen sei.

3.8. Der Ansicht der belangten Behörde kann seitens des Bundesverwaltungsgerichts jedoch aufgrund folgender Überlegungen nicht beigepflichtet werden:

3.8.1. Zunächst wird festgehalten, dass dem Wortlaut des § 48 Abs. 3 EisbG selbst nicht zu entnehmen ist, dass eine Rechnungslegung notwendig ist, um einen Antrag auf Kostenentscheidung beurteilen zu können. Eine solche Notwendigkeit kann dem Gesetz nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts auch nicht unterstellt werden, da es sonst im Ermessen des Eisenbahnunternehmens liegen würde, eine Entscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG - nach entsprechender Antragsstellung - durch eine späte Rechnungslegung hinauszuzögern.

In § 48 Abs. 3 EisbG ordnet der Gesetzgeber zudem an, dass ein Antrag auf Kostenentscheidung innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 leg.cit. zu stellen ist. Er eröffnet damit gerade die Möglichkeit, einen Antrag auch zu einem Zeitpunkt zu stellen, in dem womöglich angeordnete Maßnahmen noch nicht (fertig) umgesetzt wurden und eine Rechnung (noch) nicht gelegt wurde. Wäre eine Rechnungslegung tatsächlich zwingende Voraussetzung für eine Entscheidung über die Kosten, wäre naheliegender Weise der Beginn des Fristlaufes mit der Baufertigstellung oder mit der endgültigen Abrechnung festgesetzt worden.

Für die Ansicht, dass eine Rechnungslegung nicht erforderlich ist, um über einen Antrag gemäß§ 48 Abs. 3 EisbG zu entscheiden, spricht außerdem, dass vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes, mit u.a. das Eisenbahngesetz 1957 geändert wurde ("Deregulierungsgesetz 2001"), die belangte Behörde gemäß dem bisherigen § 48 Eisenbahngesetz 1957 (vgl. dessen Abs. 1 und 2) neben der Anordnung der Sicherungsmaßnahme zugleich im Bescheid festzusetzen hatte, was in die Kostenteilungsmasse fällt und in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die Kosten zu tragen haben. Es war demnach gesetzlich die Regel, dass die Behörde nach Einholung eines Gutachtens der Sachverständigenkommission (vgl. Abs. 3 leg.cit.) ohne Rechnungslegung eine Kostenentscheidung zu treffen hatte und ging der Gesetzgeber demnach davon aus, dass eine Kostenentscheidung ohne Rechnungslegung möglich ist.

3.8.2. Die belangte Behörde selbst, aber auch die nach§ 48 Abs. 4 EisbG idgF vorgesehene Sachverständigenkommission, kann Kosten jedenfalls nach objektiven Aspekten und Erfahrungswerten ermitteln, wie dies schon die gesetzlich vorgesehene Bestimmung künftiger Erhaltungs- und Inbetrieberhaltungskosten zeigt (vgl. § 48 Abs. 3 EisbG idgF). Es ist sohin auch möglich, Errichtungskosten, obgleich die von der Behörde angeordneten Maßnahmen noch nicht (fertig) umgesetzt sind, betragsmäßig festzusetzen. Gegen allenfalls von der Sachverständigenkommission zu hoch oder zu niedrig bezifferte Kosten steht es den Parteien, wie bei von Seiten des Eisenbahnunternehmens in einer Rechnung zu hoch angesetzten Herstellungskosten, offen, Einwendungen zu erheben.

Selbst wenn man davon ausginge, dass bestimmte Kosten in einem Verfahren auf Kostenentscheidung nicht konkret beziffert werden könnten, ist nicht davon auszugehen, dass die belangte Behörde nicht in der Lage wäre, eine Entscheidung zu treffen. Denkbar wäre, dass diese mit Feststellungsbescheid vorgehen und feststellen könnte, dass die zukünftigen Kosten in einem bestimmten Verhältnis von den Verfahrensparteien zu tragen sind.

3.9. Aus den dargelegten Überlegungen wartete die belangte Behörde daher grundlos mit der weiteren Verfahrensführung zu und ist die Verzögerung des Verfahrens jedenfalls auf das überwiegende Verschulden der belangten Behörde zurückzuführen. Entsprechend war der Beschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG stattzugeben.

Zu A) II. Sicherungsart der Eisenbahnkreuzungen

3.10. Die Beschwerdeführerin ist zusammengefasst der Meinung, wie sie in ihrem Antrag vom 03.10.2017 vorbrachte, dass in Bezug auf die Eisenbahnkreuzungen km XXXX , km XXXX und km XXXX im Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , eine Weiterbelassung der schon bestehenden Sicherungen angeordnet worden sei, weshalb ihr Kostenanteil aufgrund der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 18.02.2015, Ro 2014/03/0077) mit 0 % anzusetzen sei, da der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen habe, dass im Falle von bestehenden Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen eine Änderung der bisherigen Aufteilung der Kostentragung nicht möglich sei, selbst wenn von Seiten der Behörde eine bescheidmäßige Überprüfung einer bestehenden Eisenbahnkreuzung vorgenommen werde. Für den Fall, dass die Rechtsauffassung hinsichtlich der Weiterbelassung der bestehenden Sicherung nicht geteilt werden sollte, wurde vorgebracht, dass der Kostenanteil aufgrund der in § 48 Abs. 3 EisbG genannten Kriterien nur XXXX betragen könne.

Bei der Eisenbahnkreuzung km XXXX ändere sich die Art der Sicherung zwar, aufgrund der Aufteilungskriterien in§ 48 Abs. 3 EisbG müsse der zu bezahlende Teil der Beschwerdeführerin jedoch deutlich weniger als XXXX betragen.

3.11. Die mitbeteiligte Partei vertrat demgegenüber in ihrer Stellungnahme vom 28.11.2017 die Ansicht, dass alle vier Eisenbahnkreuzungen in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen seien und brachte zusammengefasst wie folgt vor:

Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen km XXXX , km XXXX und km XXXX sei die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vom 18.02.2015, Ro 2014/03/0077, nicht auf die verfahrensgegenständlichen Fälle übertragbar: Der Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016 sei gemäß der neu geschaffenen EisbKrV erlassen worden, zudem seien die bisherigen Sicherungsbescheide des XXXX Landeshauptmannes vom 29.06.2005 bzw. 13.11.2009 zu den Eisenbahnkreuzungen km XXXX und km XXXX nach dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 erlassen worden.

Außerdem handle es sich bei den Kreuzungen km XXXX und km XXXX um neue Sicherungsarten, da die Möglichkeit einer Beibehaltung einer bestehenden Art der Sicherung gemäß § 102 EisbKrV 2012 nur für "Schrankenanlagen" und "Lichtzeichenanlagen" geschaffen worden sei. Ferner hätten sich die Voraussetzungen für die Sicherungsart "Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" geändert (vgl. §§ 4 Abs. 1 Z 1 iVm 40ff EisbKrV 2012 und § 4 EKVO 1961). Aus diesem Grund sei auch eine Umsetzungsfrist von zwei Jahren bestimmt worden.

Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung km XXXX brachte die mitbeteiligte Partei vor, dass es sich bei der Anordnung einer Anpassung um keine Beibehaltung einer bestehenden Sicherungsart handle.

Da die Bescheide des XXXX Landeshauptmannes vom 29.06.2005 und 13.11.2009 zu den Eisenbahnkreuzungen km XXXX und km XXXX nach dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 erlassen worden seien, sei die Kostenbestimmung bereits im entkoppelten Verfahren nach § 48 EisbG idF BGBl. I Nr. 38/2004 bzw. BGBl. I 125/2006 erfolgt und seien die Kosten ex lege 50% zu 50% aufzuteilen, da die dreijährige Frist zur Stellung eines Antrages auf Kostenbestimmung nach § 48 Abs. 3 EisbG abgelaufen sei. Auch bei Annahme der Beibehaltung der Sicherungsart sei die Frist zur Antragsstellung versäumt worden, weshalb die Hälfteregelung zur Anwendung gelange.

3.12. Gemäß § 28 Abs. 7 VwGVG wird der belangten Behörde nunmehr vom Bundesverwaltungsgericht aufgetragen, den versäumten Bescheid unter Zugrundelegung der folgenden hiermit festgelegten Rechtsanschauung binnen acht Wochen zu erlassen:

Bei den durch die belangte Behörde mit Bescheid vom 12.08.2016, GZ. XXXX , angeordneten Maßnahmen handelt es sich hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen km XXXX km XXXX und km XXXX um keine Änderungen der Sicherungsart.

Dies aufgrund folgender Erwägungen:

3.12.1. Eisenbahnkreuzungen km XXXX und km XXXX

3.12.1.1. Die beiden genannten Eisenbahnkreuzungen wurden historisch durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gesichert. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 12.08.2016, GZ. XXXX , wurden diese Sicherungsarten ("Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes") eindeutig beibehalten, wie nachstehend dargelegt wird.

3.12.1.2. Die mitbeteiligte Partei brachte zusammengefasst vor, dass eine Änderung der Sicherungseinrichtung stattgefunden habe, weil der Gesetzgeber nur für bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen in § 102 EisbKrV das Wort "beibehalten" verwende (nicht aber bei der Regelung betreffend Andreaskreuze in § 103 EisbKrV) und daher eine Beibehaltung der Sicherungsart "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sicherheitsraumes" nach der EisbKrV nicht vorgesehen sei.

3.12.1.3. Dieser Ansicht kann jedoch aus folgenden Gründen nicht gefolgt werden:

3.12.1.3.1. Die fünf taxativ aufgezählten Sicherungsarten der EKVO (vgl. § 2 Abs. 2 EKVO) wurden geschlossen in die EisbKrV übernommen (vgl. § 4 Abs. 1 EisbKrV). Die unterschiedliche Bezeichnung ("Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" versus "Gewährleisten des Sichtraumes") ergibt sich lediglich daraus, dass Andreaskreuze in der neuen EisbKrV im 5. Abschnitt "Anbringung der Sicherungseinrichtungen" mehrere selbstständige Paragraphen erhalten haben und nun verpflichtend vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen anzubringen

sind (§ 22 EisbKrV; vgl. vorher § 2 Abs. 2 EKVO: "[...] kann vorgenommen werden durch [...]"). Die nachträgliche Anbringung solcher wird für bisher ohne Andreaskreuze gekennzeichnete Eisenbahnkreuzungen in § 104 EisbKrV ausgesprochen.

Dass nur bei Schranken- und Lichtzeichenanlagen eine Beibehaltung der Sicherungsart möglich sein soll, würde in einer weiteren Überlegung darüber hinaus dazu führen, dass jede andere Sicherungsform, obwohl sie faktisch dieselbe bleibt, von der Behörde als neue Sicherung angeordnet werden müsste. Dies würde zudem dem Grundgedanken der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes vom 18.02.2015, Ro 2014/03/0077, der intendierten Entlastung und Erleichterung der Verwaltungsbehörde entgegenstehen (s. dazu die Ausführungen unter II.3.12.3.).

Das Bundesverwaltungsgericht geht daher nicht davon aus, dass der Gesetzgeber, der in§ 102 Abs. 1 EisbKrV bei Schranken- und Lichtzeichenanlagen vorsieht, dass durch Überprüfung "über die erforderliche Art der Sicherung [...] zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden [ist], ob die bestehende Art der Sicherung [...] beibehalten werden kann" und in § 103 Abs. 1 leg.cit. bei einer Sicherung durch Andreaskreuze festlegt, dass durch Überprüfung "über die erforderliche Art der Sicherung [...] unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist [...] zu entscheiden" ist, damit aufgrund der unterschiedlichen Formulierung zum Ausdruck bringen wollte, dass eine Beibehaltung der Sicherungsart mittels Andreaskreuzen ("Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" und "Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale") generell ausgeschlossen bzw. nach der EisbKrV nicht vorgesehen ist. Weder lässt sich dies aus dem Wortlaut des Gesetzestextes schließen, noch wäre dies aufgrund der oben dargelegten Überlegungen schlüssig.

3.12.1.3.2. Soweit die mitbeteiligte Partei in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 25.10.2018 auf eine vor kurzem ergangene Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vom 05.09.2018, Ro 2018/03/0017, verweist, wird festgehalten, dass sich die Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes zum Aufbau der verwaltungsbehördlichen Entscheidung ("Sollte aber die bestehende Sicherung bereits der im ersten Spruchteil angeordneten Art der Sicherung entsprechen, ist auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden kann. In diesem Fall bedarf es weder der Festsetzung einer Ausführungsfrist noch einer Festlegung, wie lange die Beibehaltung der Bestandanlage zulässig ist.") auf Überprüfungen nach § 102 EisbKrV ("Schrankenanlage" und "Lichtzeichenanlage") und nicht auf den hier verfahrensgegenständlichen § 103 EisbKrV ("Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" und "Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale") bezieht und ist die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs, der ausgesprochen hat, welche Spruchbestandteile ein Bescheid bei einer Überprüfung gemäß § 102 EisbKrV zu enthalten hat, daher nicht auf den vorliegenden Fall anwendbar.

Dass die belangte Behörde im Spr

**Quelle:** Bundesverwaltungsgericht BVwg, https://www.bvwg.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at