jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2019/6/26 Ra 2019/03/0012

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.06.2019

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
10/07 Verwaltungsgerichtshof
15 Rechtsüberleitung Unabhängigkeitserklärung Übergangsrecht Rechtsbereinigung
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung
83 Naturschutz Umweltschutz
93 Eisenbahn

Norm

DeregulierungsG 2001
EisbKrV 1961 §8
EisbKrV 1961 §9
EisbKrV 2012 §102 Abs1
EisbKrV 2012 §102 Abs3
EisenbahnG 1957 §48
EisenbahnG 1957 §48 Abs1
EisenbahnG 1957 §48 Abs2
EisenbahnG 1957 §48 Abs3
EisenbahnG 1957 §48 Abs4
EisenbahnG 1957 §49 Abs2
VwGG §26 Abs1
VwGG §34 Abs1
VwRallg

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):Ra 2019/03/0015

Betreff

?

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revisionen

1.) der Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11 (protokolliert zu Ra 2019/03/0012) und 2.) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und

Technologie (protokolliert zu Ra 2019/03/0015), gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Dezember 2018, Zl. W249 2200534- 1/4E, betreffend Kostentragung für Eisenbahnkreuzungen (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; mitbeteiligte Partei: Stadtgemeinde J, vertreten durch Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH in 8010 Graz, Hilmgasse 10), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revisionen werden als unbegründet abgewiesen.

Die Revisionsbeantwortung der erstrevisionswerbenden Partei zur Revision der zweitrevisionswerbenden Partei wird zurückgewiesen.

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

Begründung

1 Mit Bescheid vom 12. August 2016, BMVIT-227.079/0003- IV/SCH2/2014, legte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die im gegenständlichen Revisionsfall maßgeblichen Eisenbahnkreuzungen jeweils mit einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet der mitbeteiligten Stadtgemeinde die zur Anwendung kommende Art der Sicherung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) nach Durchführung einer Überprüfung aufgrund der Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) wie folgt fest:

-

Die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 176,062 sowie in km 180,808 der ÖBB-Strecke Mogersdorf - Graz habe gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes zu erfolgen;

-

Die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 177,144 der ÖBB-Strecke Mogersdorf - Graz habe gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu erfolgen. Sollten außerhalb der geplanten Gleissperren Arbeiten erfolgen oder Anlagen errichtet werden, die den bestehenden Sichtraum einschränken, sei die Eisenbahnkreuzung in km 177,144 gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 EisbKrV zu bewachen;

-

Die bestehende Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 179,129 der ÖBB-Strecke Mogersdorf - Graz sei gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV durch eine zweiteilige Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen anzupassen.

Für die Ausführung der Anordnung wurde gemäß§ 59 Abs. 2 AVG in Verbindung mit § 102 Abs. 1 EisbKrV jeweils eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides bestimmt.

2 Die mitbeteiligte Gemeinde stellte als Trägerin der Straßenbaulast beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schriftsatz vom 3. Oktober 2017 einen Antrag auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG.

Dieser Antrag wurde insbesondere damit begründet, dass hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km 176,062, km 179,129 sowie in km 180,808 durch den Bescheid der belangten Behörde vom 12. August 2016 eine Weiterbelassung der bestehenden Sicherungen und keine neue Sicherungsart verfügt worden sei. Da die erstrevisionswerbende Partei bisher die Kosten getragen habe und im Falle von bestehenden Sicherungen keine Änderungen der bisherigen Aufteilung der Kostentragung möglich sei, seien von der Gemeinde keine Kosten für die Sicherung und Instandhaltung der angeführten Eisenbahnkreuzungen zu übernehmen. Lediglich hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km 177,144 liege eine Änderung der Art der Sicherung vor, wobei der von der Gemeinde zu bezahlende Betrag aufgrund einer näher dargelegten Begründung deutlich weniger als 50 % betragen müsse.

Da über diesen Antrag keine Entscheidung erging, erhob die mitbeteiligte Gemeinde Säumnisbeschwerde, über die das Verwaltungsgericht mit dem angefochtenen Erkenntnis abgesprochen hat. Das Verwaltungsgericht trug dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr zweitrevisionswerbende Partei) gemäß § 28 Abs. 7 VwGVG auf, den versäumten Bescheid unter Zugrundelegung der im angefochtenen Erkenntnis festgelegten Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichts, dass mit dem Bescheid vom 12. August 2016, BMVIT-227.079/003-

IV/SCH2/2014, hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen km 176,062, km 179,129 und km 180,808 keine neuen Sicherungsarten angeordnet wurden, binnen acht Wochen ab Zustellung des angefochtenen Erkenntnisses zu erlassen. Ferner wurde die ordentliche Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG gegen dieses Erkenntnis nicht zugelassen.

3 Nach Darlegung des bisherigen Verfahrensgangs und des Beschwerdevorbringens stellte das Verwaltungsgericht fest, dass die Art der Sicherung der vier Eisenbahnkreuzungen der ÖBB-Bahnstrecke Graz Hauptbahnhof - Staatsgrenze bei Mogersdorf im Gemeindegebiet der mitbeteiligten Stadtgemeinde aufgrund der Übergangsbestimmungen der EisbKrV einer Überprüfung durch den zweitrevisionswerbenden Bundesminister unterzogen worden sei, der darauf folgend gemäß § 49 Abs. 2 EisbG einen entsprechenden Bescheid erlassen habe. Zu den Eisenbahnkreuzungen km 176,062, km 177,144 und km 180,808 hielt das Verwaltungsgericht jeweils fest, dass die Sicherung davor aufgrund näher bezeichneter Bescheide des Landeshauptmanns von Burgenland durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gemäß § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) erfolgt sei. Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung km 179,129 sei davor durch eine Schrankenanlage mit Vorankündigung des Schrankenschließens durch Lichtzeichen gemäß § 8 EKVO 1961 erfolgt. Zu allen vier Eisenbahnkreuzungen stellte das Verwaltungsgericht jeweils fest, dass bisher die erstrevisionswerbende Partei die gesamten Kosten getragen habe.

4 In rechtlicher Hinsicht hielt das Verwaltungsgericht hinsichtlich der Säumnis der belangten Behörde fest, dass die Entscheidungsfrist gemäß § 73 Abs. 1 AVG unstrittig abgelaufen sei. Der Begründung der belangten Behörde, wonach eine detaillierte Abrechnung der Errichtungs- und Instandhaltungskosten die Voraussetzung für die Beauftragung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 EisbG für die betroffenen Eisenbahnkreuzungen sei, diese Abrechnungen allerdings bisher nicht von dem Eisenbahnunternehmen übermittelt worden seien, weshalb eine Kostenfestsetzung im zeitlichen Rahmen nicht möglich gewesen sei, sei nicht beizupflichten:

Einerseits sei dem Wortlaut des § 48 Abs. 3 EisbG selbst nicht zu entnehmen, dass eine Rechnungslegung notwendig sei, um einen Antrag auf Kostenentscheidung beurteilen zu können. Eine solche Notwendigkeit könne dem Gesetz auch nicht unterstellt werden, da es sonst im Ermessen des Eisenbahnunternehmens liegen würde, eine Entscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG durch eine späte Rechnungslegung hinauszuzögern.

Andererseits eröffne der Gesetzgeber in § 48 Abs. 3 EisbG gerade dadurch, dass der Antrag auf Kostenentscheidung innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach § 48 Abs. 1 EisbG zu stellen ist, die Möglichkeit, einen Antrag auch zu einem Zeitpunkt zu stellen, in dem womöglich angeordnete Maßnahmen noch nicht (fertig) umgesetzt seien und eine Rechnung (noch) nicht gelegt worden sei. Wäre eine Rechnungslegung tatsächlich zwingende Voraussetzung für eine Entscheidung über Kosten, wäre der Beginn des Fristlaufs mit der Baufertigstellung oder mit der endgültigen Abrechnung festgesetzt worden.

Zu den Sicherungsarten der Eisenbahnkreuzungen führte das Verwaltungsgericht aus, dass die Eisenbahnkreuzungen in km 176,062 und in km 180,808 historisch durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gesichert worden seien. Mit dem Bescheid der belangten Behörde vom 12. August 2016 seien diese Sicherungsarten ("Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes") eindeutig beibehalten worden.

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 179,129 falle unter § 102 EisbKrV, da es sich dabei um eine "Schrankenanlage" handle, deren Anpassung mit Bescheid der belangten Behörde vom 12. August 2016 angeordnet worden sei. Diese Eisenbahnkreuzung sei historisch durch eine Schrankenanlage mit Vorankündigung des Schrankenschließens durch Lichtzeichen ("Schrankenanlage" in der EKVO 1961) gesichert und mit dem bereits zitierten Bescheid sei eine Anpassung der bestehenden Sicherung vorgeschrieben worden. Der Ansicht der revisionswerbenden Parteien, dass es sich bei einer "Anpassung" um keine "Beibehaltung" handle, könne aufgrund des Wortlauts des § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht gefolgt werden, der gerade eine Beibehaltung bestehender Schranken- und Lichtzeichenanlagen bei gegebener Anpassungsmöglichkeit vorsehe. Auch die geänderte Terminologie in der EisbKrV zu "Lichtzeichen mit Schranken" ändere nichts an dieser Beurteilung. Weiters sehe der Spruch des Bescheides der belangten Behörde vom 12. August 2016 vor, dass "die bestehende Sicherung (...) anzupasse n" sei und "unter dieser Voraussetzung (...) bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden" könne. Der Spruch sei damit eindeutig.

Darüber hinaus sei die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Hinweis auf VwGH 18.2.2015, Ro 2014/03/0077) für die gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen richtungsweisend. 5 Gegen dieses Erkenntnis richten sich die beiden Revisionen, in denen zur Begründung ihrer Zulässigkeit zusammengefasst geltend gemacht wird, es fehle

Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu der Frage, ob für die Durchführung und den Abschluss des Kostenteilungsverfahrens gemäß § 48 Abs. 3 EisbG zur Ermittlung der Kosten für die Errichtung und Instandhaltung einer Eisenbahnkreuzung (Kostenteilungsmasse) sowie des Aufteilungsverhältnisses Abrechnungsunterlagen vorliegen müssten bzw. ob das Kostenteilungsverfahren auch ohne das Vorliegen der Abrechnungsunterlagen (zumindest vorläufig) abgeschlossen werden könne. In diesem Zusammenhang stelle sich ferner die Rechtsfrage, ob die Eisenbahnbehörde vor der Errichtung der neuen (oder angepassten) Sicherungsanlage, über deren Errichtungs- und Instandhaltungskosten noch keine Abrechnung vorliege, mit der Kostenentscheidung nach Ablauf von sechs Monaten nach Antragstellung dennoch säumig im Sinne des § 8 VwGVG sei. Das weitere Vorbringen zur Zulässigkeit befasst sich im Wesentlichen mit der Frage, ob die Sicherungsarten der Eisenbahnkreuzungen in km 176,062, km 179,129 und km 180,808 eine Beibehaltung der bisherigen Sicherungsarten darstellen würden bzw. ob dies eine neue Kostenentscheidung zur Folge habe. 6 Die Ö Aktiengesellschaft erstattete im Revisionsverfahren der zweitrevisionswerbenden Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Revisionsbeantwortung, in der sie beantragte, der Verwaltungsgerichtshof möge in der Sache selbst entscheiden, in eventu das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufheben.

Ferner trat die mitbeteiligte Gemeinde der Revision der erstrevisionswerbenden Ö Aktiengesellschaft in ihrer Revisionsbeantwortung mit dem Antrag entgegen, der Verwaltungsgerichtshof möge die außerordentliche Revision als unzulässig zurückweisen, in eventu als unbegründet abweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres sachlichen und persönlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Revisionen erwogen:

7 Die Revisionen sind zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage, ob die Entscheidung über die Kostentragung nach § 49 Abs. 2 in Verbindung mit § 48 Abs. 3 EisbG bereits vor Errichtung der neuen oder angepassten Sicherungsanlage bzw. vor Vorliegen von Abrechnungsunterlagen über die in die Kostenteilungsmasse einzubeziehenden Kosten getroffen werden kann. Die Revisionen sind jedoch im Ergebnis nicht berechtigt. 8 Die in den Revisionsverfahren maßgebenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 idF BGBl. I Nr. 25/2010 (EisbG) lauten auszugsweise 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 beschränktöffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen, und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(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.

2. Hauptstück

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

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

9 Die im vorliegenden Fall 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, BGBl. II Nr. 216/2012 (EisbKrV), lauten 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.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und

Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

(...)

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen 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."

10 Gemäß § 8 Abs. 1 VwGVG kann Beschwerde wegen Verletzung der Entscheidungspflicht gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 3 B-VG (Säumnisbeschwerde) erhoben werden, wenn die Behörde die Sache nicht innerhalb von sechs Monaten entschieden hat (sofern gesetzlich nicht eine kürzere oder längere Entscheidungsfrist vorgesehen ist). Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Antrag auf Sachentscheidung bei der Stelle eingelangt ist, bei der er einzubringen war. Die Beschwerde ist abzuweisen, wenn die Verzögerung nicht auf ein überwiegendes Verschulden der Behörde zurückzuführen ist.

1 1 Der Verwaltungsgerichtshof hat zur Frage des "überwiegenden Verschuldens der Behörde" in ständiger Rechtsprechung ausgesprochen, dass diese Wendung nicht im Sinne eines Verschuldens von Organwaltern der Behörde, sondern insofern "objektiv" zu verstehen sei, als ein solches "Verschulden" dann anzunehmen sei, wenn die zur Entscheidung berufene Behörde nicht durch schuldhaftes Verhalten der Partei oder durch unüberwindliche

Hindernisse an der Entscheidung gehindert war. Der Verwaltungsgerichtshof hat ein überwiegendes Verschulden der Behörde darin gesehen, dass diese die für die zügige Verfahrensführung notwendigen Schritte unterlässt oder mit diesen grundlos zuwartet. Der allgemeine Hinweis auf die Überlastung der Behörde kann die Geltendmachung der Entscheidungspflicht nicht vereiteln (vgl. etwa VwGH 25.10.2017, Ra 2017/07/0073, mwN). 12 Im vorliegenden Fall war die sechsmonatige Entscheidungsfrist zwischen Einlangen des Antrags der mitbeteiligten Partei bei der belangten Behörde (am 3. Oktober 2017) und Einbringung der Säumnisbeschwerde mit Schriftsatz vom 16. Mai 2018 - unbestritten - bereits abgelaufen. 13 Strittig ist jedoch, ob die belangte Behörde an dieser Säumnis ein (überwiegendes) Verschulden traf. Ein solches wurde von den revisionswerbenden Parteien zusammengefasst mit der Begründung verneint, dass die dem Eisenbahnunternehmen für die Herstellung der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gesetzte Ausführungsfrist noch nicht abgelaufen gewesen sei und die Sicherungsanlagen noch nicht errichtet worden seien, weshalb auch die - nach Ansicht der revisionswerbenden Parteien erforderlichen - Abrechnungsunterlagen des Eisenbahnunternehmens noch nicht vorgelegen seien. Deshalb habe kein überwiegendes Verschulden der belangten Behörde an der Säumnis vorgelegen. 14 Diese Rechtsansicht wird vom Verwaltungsgerichtshof nicht geteilt:

15 Gemäß § 48 Abs. 2 EisbG in der Stammfassung

BGBl. Nr. 60/1957 hatte das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft in der nach § 48 Abs. 1 EisbG ergehenden Anordnung zur baulichen Umgestaltung der Verkehrswege auch 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 die Verkehrsträger die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Bestimmung war gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in der vor Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 geltenden Fassung auch bei der Festlegung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sinngemäß anzuwenden. 16 Demnach war bis zum Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 die Festlegung der zur Anwendung kommenden Sicherung und der dadurch erwachsenden Kosten und deren Aufteilung in einer behördlichen Entscheidung zu verbinden, sodass die Behörde (auch) über die Festlegung der Kosten und deren Aufteilung zu einem Zeitpunkt zu entscheiden hatte, in dem die Umgestaltung der Eisenbahnkreuzung noch nicht abgeschlossen sein konnte. Von diesem Konzept der einheitlichen behördlichen Entscheidung über die Umgestaltung und die Kostentragung wurde mit dem Deregulierungsgesetz 2001 abgegangen, wobei dies im zugrundeliegenden selbständigen Antrag (886 BlgNR 21. GP) lediglich pauschal mit "Vereinfachung bzw. Erleichterungen bei Verfahrensregelungen" begründet wurde. Nach der neuen Regelung (die Änderungen durch die Novellen BGBl. I Nr. 125/2006 und I Nr. 25/2010 haben an dem durch das Deregulierungsgesetz 2001 geschaffenen System nichts geändert) hat die Behörde nur mehr dann über die Kosten abzusprechen, wenn die Kostenteilung strittig bleibt (vgl. Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz3, S. 608). Der Gesetzgeber geht nun davon aus, dass im Regelfall eine privatrechtliche Einigung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt werden kann (dies insbesondere vor dem Hintergrund der vom Gesetz gewissermaßen als Ausgangspunkt für die zwischen den Beteiligten gegebenenfalls zu führenden Verhandlungen festgelegten Rückfallsregelung einer gleichteiligen Kostentragung); dies ändert jedoch nichts daran, dass das Gesetz weiterhin davon ausgeht, dass eine Entscheidung über die durch die Umgestaltung erwachsenden Kosten bereits vor dem Abschluss der Umgestaltung getroffen werden kann. Für die von den revisionswerbenden Parteien vertretene Auffassung, dass eine Entscheidung über die Kostentragung erst nach Vorliegen der Abrechnung getroffen werden könnte, lässt sich auch aus dem Wortlaut des § 48 Abs. 3 EisbG nichts gewinnen. Nach § 48 Abs. 3 EisbG hat die Behörde zu entscheiden, "welche Kosten (...) erwachsen" (nicht: "welche Kosten erwachsen sind") und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die (unter anderem durch die "künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung") "erwachsenden Kosten" (nicht: "die erwachsenen Kosten") zu tragen haben. Damit stellt das Gesetz jedenfalls auch auf Kosten ab, die zum Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde noch nicht angefallen sind, sondern erst erwachsen werden.

Diese Wortinterpretation fügt sich auch in die Systematik des § 48 EisbG ein. So ordnet der Gesetzgeber in § 48 Abs. 3 EisbG ausdrücklich an, dass ein Antrag auf Kostenentscheidung nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach § 48 Abs. 1 leg. cit. zulässig ist, während nach dieser Bestimmung eine Ausführungsfrist für die Durchführung der Anordnung von mindestens zwei Jahren zu setzen ist. Folgte man der

Rechtsansicht der revisionswerbenden Parteien, so wären Konstellationen, in denen die Umgestaltung - bei Setzung einer Ausführungsfrist von drei Jahren oder mehr - noch nicht abgeschlossen ist (und daher noch keine abschließende Abrechnung vorliegen kann), während die Frist zur Stellung des Antrags nach § 48 Abs. 3 EisbG bereits abgelaufen ist, zumindest nicht ungewöhnlich. Es kann dem Gesetzgeber auch nicht zugesonnen werden, dass er für derartige Fälle davon ausgehen würde, dass zwar eine fristgerechte Antragstellung zu erfolgen hätte, das Verfahren dann aber - möglicherweise mehrere Jahre hindurch - ruhen müsste, bis tatsächlich die Umgestaltung abgeschlossen ist und die Abrechnung vorliegt.

1 7 Weder Wortlaut noch Systematik der Norm - noch auch die historische Auslegung anhand der Entstehungsgeschichte der Bestimmung - stützen damit die von den revisionswerbenden Parteien vertretene Rechtsansicht. Auch der von den revisionswerbenden Parteien angesprochene Umstand, dass die Behörde ohne abschließende Rechnungslegung im Voraus über "fiktive" Kosten abzusprechen habe, verfängt nicht: zum einen war dies - wie oben gezeigt - vor dem Deregulierungsgesetz 2001 der Regelfall (vgl. etwa VwGH 22.6.1988, 87/03/0195; 8.7.1992, 91/03/0093), zum anderen wäre unter Zugrundelegung der Ansicht der revisionswerbenden Parteien die Entscheidung über die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung nicht möglich, da diese definitionsgemäß zum Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung noch nicht angefallen und abgerechnet sein können (vgl. zuletzt zur Berechnung künftiger Erhaltungs- und Inbetriebhaltungskosten gemäß § 48 Abs. 3 EisbG VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050 bis 0051). 18 Zusammenfassend erweist sich somit die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts, die belangte Behörde treffe ein (überwiegendes) Verschulden an der Säumnis, als zutreffend. 19 Zum weiteren Revisionsvorbringen ist vorauszuschicken, dass der Spruch des angefochtenen Erkenntnisses, in dem gemäß § 28 Abs. 7 VwGVG die Rechtsanschauung festgelegt wurde, dass hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen km 176,062, km 179,129 und km 180,808 keine neuen Sicherungsarten angeordnet wurden, so zu verstehen ist, dass damit über alle im Antrag auf Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG umfassten Eisenbahnkreuzungen - auch über die nicht ausdrücklich genannte Eisenbahnkreuzung in km 177,144 - abgesprochen wurde, wobei das Verwaltungsgericht hinsichtlich der zuletzt genannten Eisenbahnkreuzung die Rechtsanschauung vertreten hat, dass mit dem Bescheid der zweitrevisionswerbenden Partei vom 12. August 2016 eine neue Sicherungsart angeordnet wurde. Dagegen haben sich die revisionswerbenden Parteien in ihren Revisionen nicht gewandt, weshalb darauf auch nicht weiter einzugehen war.

20 Insoweit die zweitrevisionswerbende Partei die Frage aufwirft, ob eine bestehende Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast für eine in der Vergangenheit errichtete Sicherungsanlage einer bestimmten Eisenbahnkreuzung auch für sämtliche in Zukunft zu errichtende Sicherungsanlagen an derselben Eisenbahnkreuzung gilt, ist darauf hinzuweisen, dass eine bestehende Kostenentscheidung nicht auf "sämtliche" in Zukunft zu errichtende Sicherungsanlagen an derselben Eisenbahnkreuzung weiterbestehen kann, sondern - wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 18. Februar 2015, Ro 2014/03/0077, bereits entschieden hat - lediglich im Fall der Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen.

21 Aus der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ergibt sich für den Fall, dass die behördliche Entscheidung über die Ausgestaltung der Sicherung vor dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 nach § 48 EisbG in seiner früheren Fassung erfolgte, ohne dass die Kostentragung geregelt wurde, es der Behörde, bei der Feststellung, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, nicht offensteht, nunmehr eine Kostentragung auf der Grundlage des § 48 Abs. 3 EisbG in seiner nach dem Deregulierungsgesetz 2001 erfolgten Fassung vorzunehmen. Dem sowie auch der Anwendung des § 48 Abs. 2 EisbG in seiner nach dem Deregulierungsgesetz 2001 erfolgten Fassung steht die Rechtskraft der damaligen behördlichen Entscheidung entgegen, wobei es dem Eisenbahnunternehmen und einem Träger der Straßenbaulast offen gestanden wäre, die damalige Entscheidung mit Blick auf die Frage der Kostenregelung zu bekämpfen.

Trifft die Behörde, die ausspricht, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, dabei auch eine Regelung für die Kostentragung allfälliger (bloß) ergänzender Änderungen dieser Sicherungsanlage, so kann dieser Bescheid bezüglich dieser Ergänzung ohnehin bekämpft werden, wobei dann die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG grundsätzlich lediglich betreffend die angeordnete Ergänzung einschlägig sind (vgl. zum Ganzen erneut VwGH 18.2.2015, Ro 2014/03/0077).

2 2 Gegenständlich wurden mit Bescheid der zweitrevisionswerbenden Partei vom 12. August 2016 die Arten der

Sicherung der gegenständlich fraglichen Eisenbahnkreuzungen gemäß § 49 Abs. 2 EisbG festgelegt.

Vor diesem Sicherungsbescheid vom 12. August 2016 wurde die Eisenbahnkreuzung in km 176,062 mit Bescheid des Landeshauptmanns von Burgenland vom 15. März 2001 sowie die Eisenbahnkreuzung in km 180,808 mit Bescheid des Landeshauptmanns von Burgenland vom 29. Juni 2005 gemäß § 4 EKVO 1961 jeweils durch "Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gesichert. Nach dem Bescheid der zweitrevisionswerbenden Partei vom 12. August 2016 sind diese Eisenbahnkreuzungen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch "Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" gesichert.

Nach der Systematik der EisbKrV, in der in ihrem § 4 die fünf taxativ aufgezählten Sicherungsarten aus dem § 2 Abs. 2 EKVO 1961 mit sprachlichen Adaptierungen übernommen wurden, handelt es sich in diesen Fällen um eine Beibehaltung der bisherigen Art der Sicherung. Gegenüber der Sicherungsart "Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes" wurde keine Änderung angeordnet. Die unterschiedliche Bezeichnung (Wegfall des Andreaskreuzes) kann darauf zurückgeführt werden, dass Andreaskreuze nun in der EisbKrV im 5. Abschnitt "Anbringen der Sicherungseinrichtungen" durch mehrere selbstständige Paragraphen normiert werden und gemäß § 22 Abs. 1 EisbKrV verpflichtend vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen anzubringen sind.

Im für den vorliegenden Fall relevanten Kern - der Sicherungsart - und ihrer Anordnung wurde bei den Eisenbahnkreuzungen in km 176,062 sowie in km 180,808 jedoch keine Änderung vorgenommen, weshalb der Rechtsansicht des Verwaltungsgerichts nicht entgegenzutreten ist.

2 3 In Bezug auf die dritte Eisenbahnkreuzung in km 179,129 wirft die erstrevisionswerbende Partei schließlich die Rechtsfrage auf, ob die Anpassung gemäß § 102 Abs. 1 EisbKrV einer bestehenden Lichtzeichenanlage gemäß § 9 EKVO 1961 an die neuen technischen Bestimmungen der EisbKrV eine neue Kostenentscheidung nach § 48 Abs. 2 bis 4 EisbKrV zur Folge hätte.

2 4 Vorab ist zu klären, ob durch den Bescheid der zweitrevisionswerbenden Partei vom 12. August 2016 eine Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen oder aber eine neue Sicherungsart angeordnet wurde. In diesem Bescheid vom 12. August 2016 wurde angeordnet, die bestehende Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 179,129 gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV sei durch eine zweiteilige Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen anzupassen. Historisch wurde diese Eisenbahnkreuzung - festgelegt mit dem Bescheid des Landeshauptmannes von Burgenland vom 13. November 2009 - durch eine Schrankenanlage mit Vorankündigung des Schrankenschließens durch Lichtzeichen gesichert. 25 § 102 Abs. 3 EisKrV sieht vor, dass bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 EKVO 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 EKVO 1961 gemäß § 102 Abs. 1 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 können.

Bereits aus dieser Terminologie des § 102 Abs. 3 EisKrV geht hervor, dass - unter der Voraussetzung einer Anpassungsmöglichkeit an die technischen Notwendigkeiten - eine Beibehaltung und somit eine Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherungsart von schienengleichen Eisenbahnübergängen ermöglicht wurde. Gerade die Möglichkeit der Anpassung bedingt die Weiterbelassung bzw. Beibehaltung der bereits gegebenen Sicherungsart (ungeachtet der vorzunehmenden technischen Anpassungen). Auch hinsichtlich dieser Eisenbahnkreuzung ist damit der rechtlichen Beurteilung des Verwaltungsgerichts nicht entgegenzutreten.

26 Die Revisionen waren daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

27 In der Revisionsbeantwortung zur Revision der zweitrevisionswerbenden Partei hat sich die erstrevisionswerbende Partei den Ausführungen und Anträgen der Revision der zweitrevisionswerbenden Partei vollinhaltlich angeschlossen und kein Interesse an einer Zurückweisung (oder einer Abweisung) der Revision geäußert. Das VwGG kennt keinen Eintritt als mitbeteiligte Partei (hier hinsichtlich der Revision der zweitrevisionswerbenden Partei, protokolliert zu Ra 2019/03/0015) auf Seiten des Revisionswerbers; die Stellung als mitbeteiligte Partei setzt vielmehr rechtlich geschützte Interessen im Widerspruch zur Interessenslage des Revisionswerbers voraus (vgl. VwGH 24.3.2015, Ro 2014/09/0066; 24.4.2018, Ra 2017/05/0215, jeweils mwN). Soweit die erstrevisionswerbende Partei daher in ihrer Revisionsbeantwortung die gleichen Anträge wie die zweitrevisionswerbende Partei selbst stellt sowie auf die eigenen Anträge in ihrer Revision zu ihrem Revisionsverfahren hinsichtlich Ra 2019/03/0012 verweist und wiederholt, war dies

der Sache nach als verspätete Revision zu werten; die darin gestellten Anträge waren daher gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen (vgl. etwa VwGH 26.2.2019, Ra 2018/03/0071).

28 Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte nach § 39 Abs. 6 VwGG Abstand genommen werden. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) hat in seinen Entscheidungen vom 10. Mai 2007, Nr. 7401/04 (Hofbauer/Österreich 2), und vom 3. Mai 2007, Nr. 17912/05 (Bösch/Österreich), unter Hinweis auf seine frühere Rechtsprechung dargelegt, dass der Beschwerdeführer grundsätzlich ein Recht auf eine mündliche Verhandlung vor einem Tribunal hat, außer es lägen außergewöhnliche Umstände vor, die eine Ausnahme davon rechtfertigen (vgl. auch EGMR 13.3.2012, Efferl/Österreich, 13556/07, mwH). Der EGMR hat das Vorliegen solcher außergewöhnlicher Umstände angenommen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche Fragen betrifft (vgl. idS EGMR 18.7.2013, Schädler-Eberle/Liechtenstein, 56422/09, Z 97 ff); eine Verhandlung ist dann nicht geboten, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen nicht bestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann; die staatlichen Behörden können auch auf Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie Rücksicht nehmen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen (vgl. VwGH 29.1.2014, 2013/03/0004, mwH). Der entscheidungswesentliche Sachverhalt ist im vorliegenden Fall aber geklärt. In der Revision wurden diesbezüglich keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Im Revisionsfall steht somit Art. 6 Abs. 1 EMRK dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen (vgl. VwGH 21.10.2014, 2012/03/0178 und zum Ganzen erneut VwGH 18.2.2015, Ro 2014/03/0077).

2 9 Die Entscheidung über den Aufwandersatz beruht auf den §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 20

14.

Wien, am 26. Juni 2019

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden VwRallg3/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2019:RA2019030012.L00

Im RIS seit

23.08.2019

Zuletzt aktualisiert am

30.08.2019

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at