

TE Vwgh Erkenntnis 2020/2/25 Ra 2019/03/0098

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.02.2020

Index

40/01 Verwaltungsverfahren

93 Eisenbahn

Norm

AVG §58 Abs2

AVG §60

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2

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

EisenbahnG 1957 §48 Abs2

VwGVG 2014 §17

VwGVG 2014 §29 Abs1

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 25. Juni 2019, Zl. LVwG-AV-2/001-2019, betreffend Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptfrau von Niederösterreich; mitbeteiligte Partei: Marktgemeinde S, vertreten durch Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH in 8010 Graz, Hilmgasse 10), zu Recht erkannt:

Spruch

Das angefochtene Erkenntnis wird in seinem Spruchpunkt 1., soweit darin der Beschwerde der revisionswerbenden Partei betreffend Spruchpunkt I. 2. des Bescheides der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 5. Dezember 2018, RU6-E-3149/001-2018, keine Folge gegeben wurde, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der revisionswerbenden Partei Aufwendungen in der Höhe von 1.346,40 EUR binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1 Mit Eingabe vom 18. September 2018 an die Landeshauptfrau von Niederösterreich beantragte die revisionswerbende Partei die eisenbahnbehördliche Anordnung der Auflassung mehrerer Eisenbahnkreuzungen entlang der ÖBB-Strecke Amstetten - Kastenreith jeweils mit näher bezeichneten Gemeindestraßen, die sich im

Gemeindegebiet der mitbeteiligten Gemeinde befinden. Dieser Antrag wurde unter anderem damit begründet, dass die geplanten Auflassungen im Zusammenhang mit einem Programm zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb stünden. 2 Mit Bescheid vom 5. Dezember 2018 ordnete die Landeshauptfrau von Niederösterreich gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) unter Spruchpunkt I. 1. die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 15,867 und in km 19,216 der ÖBB-Strecke Amstetten - Kastenreith jeweils mit einer Gemeindestraße (mit Ersatzmaßnahmen, für die auf ein vorgelegtes Verkehrsprojekt verwiesen wird) mit einer Umsetzungsfrist von vier Jahren ab Rechtskraft des Bescheides an, wohingegen sie unter Spruchpunkt I. 2. die Anträge auf Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 16,591 und in km 21,066 der ÖBB-Strecke Amstetten - Kastenreith jeweils mit einer Gemeindestraße abwies. Unter dem Spruchpunkt II. des Bescheides vom 5. Dezember 2018 wurden die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen - sofern es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen gehandelt hatte - abgewiesen bzw. zivilrechtliche und nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen zurückgewiesen.

3 Über die sowohl von der revisionswerbenden als auch von der mitbeteiligten Partei erhobenen Beschwerden entschied das Verwaltungsgericht mit dem nun in Revision gezogenen Erkenntnis:

Den Beschwerden wurde - nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht - keine Folge gegeben und die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG in Verbindung mit § 25a VwGG für unzulässig erklärt.

4 Nach Darlegung des Verfahrensgangs ging das Verwaltungsgericht - zusammengefasst und soweit für den vorliegenden Revisionsfall maßgeblich - in rechtlicher Hinsicht zur Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit davon aus, dass in diesem Zusammenhang die Kosten der weiteren Abwicklung des Verkehrs über die Eisenbahnkreuzung jenen einer Abwicklung über ein allenfalls zu adaptierendes Ersatzwegenetz gegenüber zu stellen seien. Neben zeitnahen Errichtungs- und Umgestaltungskosten, wie sie etwa durch neue technische oder rechtliche Anforderungen (etwa durch die EisbKrV 2012) entstünden, seien in die Beurteilung auch die Erhaltungskosten über die zu erwartende Nutzungsdauer miteinzubeziehen. Nicht Teil der in die Beurteilung miteinzubeziehenden Kosten seien demgegenüber solche Kosten, die für die schlichte Erneuerung erforderlicher Anlagen nach Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer anzusetzen seien (Reinvestitionskosten), sofern diese nicht ihrerseits mit Anpassungen an technische oder rechtliche Entwicklungen einhergehen würden. Seine sachliche Rechtfertigung finde diese Einschränkung im Umstand, dass sich nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer von rund 25 Jahren - dem Sachverständigen zufolge - bei Einrichtungen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen die Verkehrsverhältnisse auf der einen Seite und die technischen Erfordernisse auf der anderen Seite erfahrungsgemäß (wesentlich) ändern könnten. Eine solche Änderung erfordere aber eine neue Beurteilung auch der Frage der allfälligen Auflassung einer Eisenbahnkreuzung, sodass die dadurch entstehenden Reinvestitionskosten erst in einer Folgebeurteilung Berücksichtigung finden könnten. Die Beurteilung habe sich mangels gegenteiliger gesetzlicher Anordnungen an der Sachlage im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung zu orientieren. 5 Das Verwaltungsgericht führte in seinen Schlussfolgerungen aus, dass von einer Unverhältnismäßigkeit entstehender Kosten jedenfalls dann nicht auszugehen sei, wenn die Kosten für die Aufrechterhaltung der Verkehrsabwicklung über die Eisenbahnkreuzung jene für die Verlagerung des Verkehrs auf Ersatzwege übersteigen würden. Allerdings stünden höhere Kosten für die Verlagerung des Verkehrs auf Ersatzwege der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht schlechthin entgegen, sondern nur dann, wenn diese unverhältnismäßig wären, also wenn sie im Verhältnis zur - durch die Auflassung bewirkten - Steigerung der Verkehrssicherheit außer Verhältnis stünden.

6 Die Beurteilung habe nach dem Gesetzeswortlaut für jede Eisenbahnkreuzung gesondert zu erfolgen, sodass der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden könne, wenn sie einer wirtschaftlichen Gesamtbeurteilung aller vier verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen eine Absage erteilt habe.

7 Die revisionswerbende Partei sei aufgrund einer Kostengegenüberstellung hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen in km 16,591 und in km 21,066 von deutlichen Mehrkosten einer Auflassung der Eisenbahnkreuzungen gegenüber ihrer Beibehaltung bzw. Erneuerung ausgegangen. Wenngleich alleine der Umstand von Mehrkosten der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht schlechthin entgegenstünde, bedürfte es diesbezüglich Besonderheiten (wie beispielsweise Unfallhäufungsstellen), die auch entstehende Mehrkosten als zumutbar erscheinen lassen würden. Dem vorliegenden Projekt zufolge, dem der Sachverständige auch hinsichtlich seiner Prämissen beigetreten sei, sei jedoch hinsichtlich der "fraglichen Eisenbahnkreuzungen" von einer geringeren Straßenverkehrsfrequenz auszugehen und es lägen hierzu keine Anhaltspunkte für allfällige Besonderheiten vor. 8 Das Verwaltungsgericht setzte sich mit Blick auf die

Ausführungen in der Beschwerde mit der Rechtsfrage auseinander, ob auch allfällige Reinvestitionskosten nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer in die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit miteinzubeziehen seien. Dies verneinte das Verwaltungsgericht. Es führte aus, dass die Richtigkeit dieses Ansatzes insbesondere dadurch unterstrichen werde, dass die revisionswerbende Partei selbst bislang noch nie Reinvestitionskosten in ihre Beurteilung miteinbezogen habe, sie diese auch in ihrer ursprünglichen Antragstellung außer Betracht gelassen habe und dieser ursprüngliche Ansatz "(augenscheinlich)" auch allen einschlägigen höchstgerichtlichen Entscheidungen zugrunde gelegen sei, ohne beanstandet worden zu sein. Schließlich hielt das Verwaltungsgericht fest, keinen Anlass zu sehen, von der bisher herrschenden Meinung, die der einschlägigen Rechtsprechung zugrunde liege, abzuweichen. Davon ausgehend sei der Beschwerde der revisionswerbenden Partei kein Erfolg beschieden gewesen. 9 Abschließend hielt das Verwaltungsgericht fest, die ordentliche Revision sei nicht zulässig, "da im gegenständlichen Verfahren keine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, weil die durchgeführte rechtliche Beurteilung aufgrund der obzitierten höchstgerichtlichen Rechtsprechung erfolgte und die Beweiswürdigung auf jenen Grundsätzen aufbaut, wie sie in Lehre und Rechtsprechung anerkannt sind (...)".

10 Gegen dieses Erkenntnis - aufgrund des angeführten Revisionspunktes erkennbar nur in jenem Umfang, in dem das Verwaltungsgericht durch Abweisung der Beschwerde gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich den Antrag der revisionswerbenden Partei auf Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 16,591 und in km 21,066 der Strecke Amstetten - Kastenreith abgewiesen hatte - richtet sich die außerordentliche Revision mit dem Antrag, der Verwaltungsgerichtshof möge in der Sache selbst entscheiden, in eventu das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes kostenpflichtig aufheben. 11 Die belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht nahm von der Erstattung einer Revisionsbeantwortung Abstand. Die mitbeteiligte Gemeinde hat eine Revisionsbeantwortung erstattet, in der sie mit näherer Begründung beantragt, die Revision als unzulässig zurückzuweisen, in eventu sie als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Revision erwogen:

1 2 Die revisionswerbende Partei führt zur Zulässigkeit der Revision zusammengefasst aus, dass zur Frage der Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Umgestaltungs- und Ersatzmaßnahmen bei einer Auflassung gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 EISbG Rechtsprechung dahingehend fehle, welche Kriterien hierfür heranzuziehen seien, ob Kosten der Erneuerung einer Eisenbahnkreuzung und deren Sicherung zu berücksichtigen seien, sowie, ob bei der Auflassung mehrerer in einem räumlichen Nahebereich liegender Eisenbahnkreuzungen die Gesamtkosten hierfür zugrunde zu legen seien.

1 3 Die Revision ist im Sinne dieses Zulässigkeitsvorbringens zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der hier maßgebenden Bestimmung des § 48 Abs. 1 Z 2 EISbG hinsichtlich der Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit bei einer Auflassung nicht hinreichend besteht; insbesondere ist festzuhalten, dass der vom Verwaltungsgericht zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, auf die sich das angefochtene Erkenntnis stütze, keine Leitlinien zur Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit im Sinne des § 48 Abs. 1 Z 2 EISbG zu entnehmen sind. Angesichts des Inhaltes dieser Bestimmung kann auch nicht gesagt werden, dass diese als jedenfalls klar und eindeutig zu qualifizieren wäre (VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050).

Die Revision ist im Ergebnis auch berechtigt.

1 4 Die für den vorliegenden Revisionsfall maßgebende Bestimmung des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957 (EISbG), in der Fassung BGBl. I Nr. 25/2010, lautet - 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.

(...)

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.

(...)

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."

1 5 Zunächst ist festzuhalten, dass der Tatbestand der Anordnung der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge nach § 48 Abs. 1 Z 2 EISbG mit der Novelle BGBl. I Nr. 25/2010 in § 48 Abs. 1 EISbG neu eingefügt wurde. Er setzt - neben dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast -

voraus, dass erstens das nach der Auflassung verbleibende oder in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz (oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen) den Verkehrserfordernissen entsprechen und dass zweitens die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung von allfälligen Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast)

wirtschaftlich zumutbar sind (vgl. VwGH 26.5.2014, 2013/03/0133). Ist im Fall der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung keine Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahme erforderlich, sondern erschöpfen sich die zu treffenden Maßnahmen in den im Zusammenhang mit der Auflassung erforderlichen Abtragungen und Absperrungen, so sind diese Kosten gemäß § 48 Abs. 2 EISBG zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen und nicht (auch nur teilweise) vom Träger der Straßenbaulast zu tragen (vgl. dazu auch VwGH 22.6.2016, Ra 2016/03/0023); eine Prüfung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Träger der Straßenbaulast wäre in diesem Fall daher nicht erforderlich.

16 Im Revisionsfall legt das Verwaltungsgericht seiner rechtlichen Beurteilung noch erkennbar zugrunde, dass die erste Voraussetzung - dass das verbleibende oder umzugestaltende Wegenetz oder durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen - hinsichtlich der hier gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen erfüllt sei, während die zweite Voraussetzung - wirtschaftliche Zumutbarkeit der erforderlichen Umgestaltung des Wegenetzes für die beteiligten Verkehrsträger - nicht gegeben sei (damit geht das Verwaltungsgericht erkennbar auch davon aus, dass eine Umgestaltung erforderlich ist bzw. sich die erforderlichen Maßnahmen nicht auf Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn, deren Kosten allein vom Eisenbahnunternehmen zu tragen wären, beschränken). Nachvollziehbare Feststellungen, auf deren Grundlage das Verwaltungsgericht zu den von ihm - zumindest implizit - gezogenen rechtlichen Schlussfolgerungen gelangt ist, lassen sich dem angefochtenen Erkenntnis jedoch nicht entnehmen. Schon damit erweist sich das angefochtene Erkenntnis als mit einem zur Aufhebung führenden relevanten Verfahrensmangel behaftet. 17 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs hat die Begründung einer Entscheidung eines Verwaltungsgerichts auf dem Boden des § 29 VwGVG mit Blick auf § 17 leg. cit. den Anforderungen zu entsprechen, die in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu den §§ 58 und 60 AVG entwickelt wurden. Nach dieser Rechtsprechung bestehen die drei logisch aufeinander aufbauenden und formal zu trennenden Elemente einer ordnungsgemäß begründeten verwaltungsgerichtlichen Entscheidung 1. in einer im Indikativ gehaltenen Tatsachenfeststellung, 2. in der Beweiswürdigung, 3. in der rechtlichen Beurteilung. Lässt eine Entscheidung die Trennung dieser Begründungselemente in einer Weise vermissen, dass die Rechtsverfolgung durch die Partei oder die nachprüfende Kontrolle durch die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts maßgeblich beeinträchtigt wird, dann führt ein solcher Begründungsmangel zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung schon aus diesem Grund. Bei der Anwendung der in Rede stehenden Rechtsvorschriften ist die besondere Stellung der Verwaltungsgerichte zu berücksichtigen. Angesichts ihrer sich aus Art. 130 B-VG ergebenden Zuständigkeit werden die Verwaltungsgerichte ihrer Begründungspflicht nach § 29 VwGVG dann nicht gerecht, wenn sich die ihre Entscheidung tragenden Überlegungen zum maßgebenden Sachverhalt, zur Beweiswürdigung sowie die rechtliche Beurteilung in den wesentlichen Punkten nicht aus der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung selbst ergeben (vgl. zu all dem VwGH 18.2.2015, Ra 2014/03/0045, mwN).

18 Diesen Vorgaben an eine ordnungsgemäße Begründung entspricht das angefochtene Erkenntnis, dem kein getrennter Aufbau im Sinne der obigen Ausführungen zu entnehmen ist, nicht. Weder enthält es einen Abschnitt, der im Wesentlichen als Tatsachenfeststellung angesehen werden könnte (zwar findet sich auf S. 5 des angefochtenen Erkenntnisses der Satz "Das Landesverwaltungsgericht stellt dazu fest:", darauf folgt jedoch zunächst eine Darlegung von Rechtsvorschriften, an die sich rechtliche Erwägungen anschließen), noch einen Abschnitt, in dem eine Beweiswürdigung vorgenommen wird. Disloziert erkennbare beweiswürdige Ausführungen entsprechen ebenso wenig den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Begründung eines verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisses wie dislozierte Feststellungen.

19 Das Erkenntnis enthält weder Feststellungen zu den bei Auflassung der Eisenbahnkreuzungen allenfalls konkret notwendigen Ersatzmaßnahmen und Umgestaltungen des Wegenetzes, noch zu den für die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit solcher allenfalls erforderlicher Ersatzmaßnahmen und Umgestaltungen relevanten Umständen, insbesondere den dadurch entstehenden Kosten. Die bei Darlegung des Verfahrensgangs im angefochtenen Erkenntnis teilweise erfolgte Wiedergabe von Ausführungen des Amtssachverständigen vermag Feststellungen des Verwaltungsgerichtes nicht zu ersetzen.

20 Insgesamt wird das angefochtene Erkenntnis somit den Anforderungen einer ordnungsgemäßen Begründung im Sinne der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht gerecht, da es entgegen den an ein verwaltungsgerichtliches Erkenntnis zu stellenden Begründungsanforderungen (vgl. ua VwGH 21.10.2014,

Ro 2014/03/0076) keine eindeutige, eine Rechtsverfolgung durch die Parteien ermöglichende und einer nachprüfenden Kontrolle durch die Gerichtshofe des öffentlichen Rechts zugängliche konkrete Feststellung des der Entscheidung zugrunde gelegten Sachverhalts enthält.

21 In rechtlicher Hinsicht geht das Verwaltungsgericht im Hinblick auf die Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Auflassung davon aus, dass dazu die Kosten der weiteren Abwicklung des Verkehrs über die Eisenbahnkreuzung jenen einer Abwicklung des Verkehrs über ein allenfalls zu adaptierendes Ersatzwegenetz gegenüberzustellen seien; dabei seien neben "zeitnahen Errichtungs- und Umgestaltungskosten" zwar auch die Erhaltungskosten über die zu erwartende Nutzungsdauer, nicht jedoch solche Kosten einzubeziehen, die für die Erneuerung erforderlicher Anlagen nach Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer anzusetzen seien (Reinvestitionskosten).

22 Die revisionswerbende Partei weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Gesetz nicht näher bestimmt, unter welchen Voraussetzungen bzw. nach welchen Kriterien Umgestaltungs- und Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sind. Das Verwaltungsgericht habe insofern ungleiche Sachverhalte verglichen, als es hinsichtlich des Verkehrsträgers "Straße" auch Kosten für die Erneuerung berücksichtigt habe, hinsichtlich des Verkehrsträgers "Schiene" jedoch nicht.

23 Wie bereits ausgeführt, lässt sich dem angefochtenen Erkenntnis nicht entnehmen, welche Kosten tatsächlich der vom Verwaltungsgericht schließlich getroffenen Beurteilung zugrunde gelegt wurden. Auch welche Kosten das Verwaltungsgericht konkret als "Reinvestitionskosten" ansieht, lässt das angefochtene Erkenntnis nicht erkennen; wie sich aus dem in diesem Zusammenhang erfolgten Zitat einer zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen ergangenen Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts Steiermark (die dagegen erhobene Revision wurde mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 18. Februar 2015, Ro 2014/03/0077, abgewiesen) schließen lässt, betrifft dies offenbar Kosten für die Erneuerung von Sicherungsanlagen für die Eisenbahnkreuzung, deren Auflassung beantragt wurde, nach dem Ablauf der technischer Nutzungsdauer.

2 4 Wenn das Gesetz pauschal die wirtschaftliche Zumutbarkeit der (allenfalls erforderlichen) Umgestaltung des Wegenetzes oder der Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen als (weitere) Voraussetzung für die Anordnung der Auflassung der Eisenbahnkreuzung festlegt, so ist dies zunächst vor dem Hintergrund der Regelung über die Kostentragung in § 48 Abs. 2 EisbG zu sehen. Die Kosten 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 sind demnach - sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird - je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

2 5 Das Verwaltungsgericht hat daher zunächst festzustellen, welche Kosten für die Umgestaltung bzw. für Ersatzmaßnahmen, sowie für deren künftige "Erhaltung und Inbetriebhaltung", zu erwarten sind.

26 In einem zweiten Schritt ist dann zu beurteilen, ob die Tragung dieser Kosten den Verkehrsträgern zumutbar ist. Dieser Beurteilung wird in der Regel zugrunde zu legen sein, dass eine Kostentragung je zur Hälfte durch die beteiligten Verkehrsträger erfolgt, sofern nicht bereits eine abweichende Kostenteilung durch die Verkehrsträger vereinbart wurde. Weiters ist zu berücksichtigen, dass in einem - wie hier - auf Antrag eines beteiligten Verkehrsträgers eingeleiteten Verfahren der antragstellende Verkehrsträger bereits durch die Antragstellung zu erkennen gibt, dass er die Auflassung in der beantragten Form als für ihn wirtschaftlich zumutbar ansieht, sodass sich in diesem Fall die Zumutbarkeitsprüfung auf die Auswirkungen für den gegenbeteiligten Verkehrsträger beschränken kann.

2 7 Als ein Kriterium für die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Umgestaltung des Wegenetzes bzw. sonstiger Ersatzmaßnahmen kann dabei auch die vom Verwaltungsgericht herangezogene Gegenüberstellung der Kosten der weiteren Abwicklung des Verkehrs über die Eisenbahnkreuzung im Vergleich zu den Kosten einer Abwicklung des Verkehrs über ein allenfalls zu adaptierendes Ersatzwegenetz für die jeweils beteiligten Verkehrsträger dienen. Käme es nämlich durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu einer Verringerung oder zu einem Gleichbleiben der Kosten für den jeweiligen Verkehrsträger im Vergleich zur Beibehaltung der Eisenbahnkreuzung, so kann die wirtschaftliche Zumutbarkeit für diesen Verkehrsträger jedenfalls nicht in Frage gestellt werden. 28 Im Hinblick darauf, dass für die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Auflassung die Kosten für die Umgestaltung bzw. für Ersatzmaßnahmen, sowie für deren künftige "Erhaltung und Inbetriebhaltung" zu berücksichtigen sind, sind auch bei

den in einen derartigen Vergleich einzustellenden Kosten einer angenommenen Beibehaltung der Eisenbahnkreuzung die Kosten für deren Erhaltung und Inbetriebhaltung einzubeziehen. Dazu kann es gegebenenfalls erforderlich sein, auch notwendige Adaptierungen oder Erneuerungen der Sicherungseinrichtungen (unter Beachtung der dafür geltenden Kostentragungsregeln in § 49 in Verbindung mit § 48 EISbG) zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof bereits zu § 48 Abs. 2 EISbG festgehalten hat, dass die von der Eisenbahnbehörde zu treffende und im Fall einer Beschwerde vom Verwaltungsgericht zu überprüfende und gegebenenfalls zu korrigierende Beurteilung, ob im Sinne des § 48 Abs. 2 EISbG das nach Auflassung der Eisenbahnkreuzung verbleibende Wegenetz - allenfalls nach Durchführung der anzuordnenden Ersatzmaßnahmen und/oder der Umgestaltung des Wegenetzes - den Verkehrserfordernissen entspricht, eine vorausschauende Beurteilung erfordert (VwGH 22.6.2016, Ra 2016/03/0039). Gleiches hat für die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit zu gelten. 29 Wie das Verwaltungsgericht insofern zutreffend ausgeführt hat, stehen allerdings höhere Kosten für die Verlagerung des Verkehrs auf Ersatzwege der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nicht schlechthin entgegen. Wird eine Umgestaltung erforderlich, so werden vielmehr sogar im Regelfall zunächst höhere Kosten für die erforderlichen baulichen Maßnahmen anfallen; für die Zulässigkeit der Anordnung zur Auflassung kommt es darauf an, ob die - im Vergleich zur Situation bei Beibehaltung der Eisenbahnkreuzung - höheren Kosten für den betroffenen Verkehrsträger wirtschaftlich zumutbar sind. Da das Gesetz darauf abstellt, dass die erforderliche Umgestaltung "den Verkehrsträgern" wirtschaftlich zumutbar sein muss, erfordert dies zum einen die Bedachtnahme auf die konkrete wirtschaftliche Situation des jeweiligen Verkehrsträgers (auch unter Berücksichtigung allfälliger für die Umgestaltung anzusprechender Zweckzuschüsse oder vergleichbarer Beiträge zur Erleichterung der Finanzierung), zum anderen - im Sinne einer Verhältnismäßigkeitsprüfung - die Abwägung der entstehenden Kosten mit dem aus der Auflassung der Eisenbahnkreuzung entstehenden Nutzen, insbesondere für die Verkehrssicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf beiden Verkehrsträgern. Das Verwaltungsgericht wird daher im fortgesetzten Verfahren auch die für die Beurteilung der subjektiven wirtschaftlichen Zumutbarkeit der Auflassung notwendigen Feststellungen zur wirtschaftlichen Situation der mitbeteiligten Gemeinde zu treffen haben.

30 Das Verwaltungsgericht hat im angefochtenen Erkenntnis die Rechtsansicht der belangten Behörde bestätigt, wonach die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für jede der zur Auflassung beantragten Eisenbahnkreuzungen im Gebiet der mitbeteiligten Gemeinde gesondert - und nicht in Form einer "wirtschaftlichen Gesamtbeurteilung aller vier verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen" - vorzunehmen sei. 31 Der Verwaltungsgerichtshof kann sich dieser rechtlichen Beurteilung nicht anschließen. Bereits aus dem Wortlaut des § 48 Abs. 1 Z 2 EISbG, der auf "die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge (...)" (und nicht auf "die Auflassung eines in einem Gemeindegebiet gelegenen schienengleichen Eisenbahnübergangs") abstellt, ist erkennbar, dass der Gesetzgeber eine gesamthafte Betrachtungsweise der in einem Gemeindegebiet gelegenen schienengleichen Eisenbahnübergänge vor Augen hatte. Wie auch der vorliegende Revisionsfall zeigt, können Eisenbahnkreuzungen, deren Auflassung vom Eisenbahnunternehmen beantragt wird, innerhalb einer Gemeinde so nahe beisammen liegen, dass erforderliche Umgestaltungsmaßnahmen zumindest teilweise nicht bloß einem der zur Auflassung beantragten Eisenbahnübergänge zuzuordnen sind. Da das Gesetz auch für den Fall der Auflassung "mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge" ausdrücklich vorsieht, dass das "in diesem Zusammenhang" umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sein muss, ist daraus abzuleiten, dass die Behörde (bzw. im Fall einer Beschwerde das Verwaltungsgericht) in einem Fall wie dem vorliegenden eine Gesamtbeurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit der erforderlichen Umgestaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung aller zur Auflassung beantragten, im Gemeindegebiet gelegenen Eisenbahnübergänge vorzunehmen hat.

32 Da das Verwaltungsgericht die Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit unter Zugrundelegung einer unrichtigen Rechtsansicht nicht vollständig vorgenommen hat, hat es sein Erkenntnis auch mit Rechtswidrigkeit des Inhalts belastet. 33 Das angefochtene Erkenntnis war daher im angefochtenen Umfang gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen vorrangig aufzugreifender Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufzuheben.

34 Eine mündliche Verhandlung vor dem Verwaltungsgerichtshof konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z 6 VwGG unterbleiben, da das Verwaltungsgericht, ein Tribunal iSd EMRK bzw. ein Gericht iSd Art. 47 GRC, eine mündliche Verhandlung durchgeführt hat (vgl. etwa VwGH 21.5.2019, Ra 2018/03/0074).

3 5 Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 201 4, BGBl. II Nr. 518/2013 in der Fassung BGBl. II Nr. 8/2014.

Wien, am 25. Februar 2020

Schlagworte

Begründung Allgemein

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2020:RA2019030098.L00

Im RIS seit

23.04.2020

Zuletzt aktualisiert am

23.04.2020

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at