

Geschäftszahl:

LVwG-AV-131/001-2021
LVwG-AV-132/001-2021
LVwG-AV-133/001-2021
LVwG-AV-280/001-2021

St. Pölten, am 11. Mai 2021

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter über die Beschwerden

1. der Stadtgemeinde ***, vertreten durch die Bürgermeisterin, gegen die Bescheide der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 9. Dezember 2020, Zlen. ***, *** und *** (mitbeteiligte Partei: A AG in ***, vertreten durch die B Rechtsanwälte OG in ***, ***), und
2. der A AG in ***, vertreten durch die B Rechtsanwälte OG, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 8. Jänner 2021, Zl. *** (mitbeteiligte Partei: Stadtgemeinde ***, vertreten durch die Bürgermeisterin),

betreffend Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, durch Verkündung im Anschluss an die öffentliche mündliche Verhandlung am 22. April 2021 zu Recht erkannt:

1. Die zu LVwG-AV-131 bis 133/001-2021 protokollierte Beschwerde gegen die Bescheide vom 9. Dezember 2020 (betreffend die Kreuzungen in km ***, *** und ***) wird, soweit sie sich gegen die Festlegung eines prozentuellen Aufteilungsschlüssels von 50 % für die Kosten der den Bescheiden des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 26. September 2016, Zlen. *** und ***, sowie vom 28. September 2016, Zl. ***, entsprechenden Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen richtet, gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen.

2. Der zu LVwG-AV-280/001-2021 protokollierten Beschwerde gegen den Bescheid vom 8. Jänner 2021 (betreffend die Kreuzung in km ***) wird gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben.
3. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG zulässig.

Außerdem hat das Landesverwaltungsgericht den folgenden Beschluss gefasst:

4. Die Bescheide vom 9. Dezember 2020 werden im Übrigen gemäß § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG aufgehoben und die Angelegenheiten zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückverwiesen.
5. Gegen diesen Beschluss ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 und 9 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Sachverhalt und Verfahrensgang

1. Die vier zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbundenen Verfahren betreffen Anträge der A AG (in der Folge: Gesellschaft) auf Entscheidung über die Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km ***, ***, ***, und *** der von dieser Gesellschaft betriebenen Eisenbahnstrecke ***-*** mit Gemeindefahrwegen, für die die Stadtgemeinde *** (in der Folge: Stadtgemeinde) die Straßenbaulast zu tragen hat.

2.1. Die Kreuzungen in km ***, ***, und *** waren zunächst auf Grund von mündlich in Anwesenheit von Vertretern der Rechtsvorgängerin der Gesellschaft sowie der Stadtgemeinde erlassenen Bescheiden des damaligen Bundesministers für Verkehr vom 29. April 1977 durch Vollschrakenanlagen mit Vorblinkeinrichtung(-en) und Mitläutewerk gesichert.

2.2. Die Kreuzung in km *** war zunächst auf Grund eines ebenfalls mündlich in Anwesenheit von Vertretern der Rechtsvorgängerin der Gesellschaft sowie der

Stadtgemeinde erlassenen Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 2. März 1998 durch eine zugeschaltete Lichtzeichenanlage gesichert.

3.1. Mit Bescheiden der belangten Behörde vom 26. bzw. 28. September 2016 wurde für die Eisenbahnkreuzungen in km ***, *** und *** jeweils ausgesprochen, dass diese gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EiskrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern seien, wobei die Schranken als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen seien (Spruchpunkt I.). Die Sicherungen waren bis spätestens 30. November 2018 auszuführen (Spruchpunkt II.).

Als Rechtsgrundlage aller drei Bescheide führte die belangte Behörde hinsichtlich des Spruchpunktes I. § 49 Abs. 2 EiskG sowie die §§ 4 und 38 EiskrV und hinsichtlich des Spruchpunktes II. § 102 Abs. 1 EiskrV an. In der Begründung gab sie zunächst das Gutachten eines Amtssachverständigen wieder, der im zu Grunde liegenden Befund auf am 26. März, 2. April bzw. 9. April 2015 von der Gesellschaft vorgelegte „Projekte“ Bezug nahm, die weiterhin eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken vorsehen würden. Auch der Sachverständige gelangte jeweils zum Erfordernis einer derartigen Sicherung und erachtete dafür eine zweijährige Ausführungsfrist als angemessen. Im Anschluss an das Gutachten gab die Behörde lediglich die als Grundlage angeführten Rechtsvorschriften wörtlich wieder und führte aus, dass auf Grund des vollständigen und schlüssigen Sachverständigengutachtens die Kreuzungen durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern seien.

3.2. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 27. September 2016 wurde für die Eisenbahnkreuzung in km *** ausgesprochen, dass diese gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EiskrV durch Lichtzeichen zu sichern sei. Als Zusatzeinrichtung wurde ein elektrisches Lätewerk vorgeschrieben (Spruchpunkt I.). Auch diese Sicherung war bis spätestens 30. November 2018 auszuführen (Spruchpunkt II.).

Als Rechtsgrundlage dieses Bescheides führte die belangte Behörde hinsichtlich des Spruchpunktes I. § 49 Abs. 2 EiskG sowie die §§ 4, 12 und 37 EiskrV und hinsichtlich des Spruchpunktes II. § 102 Abs. 1 EiskrV an. In der Begründung gab sie zunächst das Gutachten eines Amtssachverständigen wieder, der im zu Grunde liegenden Befund auf ein am 8. April 2015 von der Gesellschaft vorgelegtes „Projekt“ Bezug nahm, das weiterhin eine Sicherung mittels Lichtzeichen vorsehe. Auch der Sachverständige gelangte zum Erfordernis einer derartigen Sicherung. Angesichts

eines Gehsteiges hielt er ergänzend die Anbringung eines elektrischen Lätewerks für erforderlich und erachtete eine zweijährige Ausführungsfrist als angemessen. Er hielt auch fest, dass die bestehenden Einschaltstellen beibehalten werden könnten. Im Anschluss an das Gutachten gab die Behörde die als Grundlage angeführten Rechtsvorschriften wörtlich wieder und ging auf eine Stellungnahme des damaligen Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) vom 4. Juni 2015 ein, der die Sicherung durch eine Vollschrakenanlage empfohlen hatte. Da demgegenüber nach dem vollständigen und schlüssigen Sachverständigengutachten eine Sicherung der Kreuzung durch Lichtzeichen geboten sei, sei diesem zu entsprechen.

3.3. Diese Bescheide wurden der Gesellschaft und der Stadtgemeinde zugestellt.

4. Gegen sämtliche Sicherungsbescheide (aus den Jahren 1977, 1998 und 2016) wurden keine Rechtsmittel erhoben.

5. Am 30. Jänner 2020 stellte die Gesellschaft bei der belangten Behörde den Antrag, diese möge hinsichtlich aller vier Eisenbahnkreuzungen entscheiden, dass die Stadtgemeinde als Trägerin der Straßenbaulast im Sinne von § 48 Abs. 2 EisbG 50 % der Kosten für die Errichtung und Erhaltung/Inbetriebhaltung zu tragen habe. In eventu wurde beantragt, die belangte Behörde möge entscheiden, in welchem Ausmaß die Gesamtkosten von den Verkehrsträgern zu tragen sind, in eventu möge sie entscheiden, welche Kosten die Stadtgemeinde zu tragen habe.

6. Dieser Antrag wurde zunächst mit Bescheid der belangten Behörde vom 12. März 2020 im Hinblick darauf, dass die in § 48 Abs. 3 EisbG vorgesehene dreijährige Antragsfrist im Zeitpunkt der Antragstellung bereits verstrichen gewesen sei, als verspätet zurückgewiesen.

7. Am 30. März 2020 beantragte die Stadtgemeinde (der der Antrag vom 30.01.2020 von der Behörde übermittelt worden war, jedoch ohne die zugehörigen Abrechnungsunterlagen), die belangte Behörde möge für die vier (und weitere zwei, hier nicht gegenständliche) Eisenbahnkreuzungen im Sinne des § 48 Abs. 3 und 4 EisbG die Angemessenheit und Zurechenbarkeit der Herstellungskosten prüfen, um

eine faire Kostenaufteilung zu ermöglichen. In eventu möge die Behörde entscheiden, dass die Gesellschaft hinsichtlich der von ihr geforderten Kosten für die Herstellung und Erhaltung der Anlagen einen Anteil von 60 % und die Stadtgemeinde einen solchen von 40 % zu tragen habe.

Dieser Antrag wurde zunächst damit begründet, dass es die frühere Stadtregierung unterlassen habe, den Gemeinderat mit der Angelegenheit zu befassen. Daher bestehe keinerlei finanzielle Vorsorge für die Vorhaben. In den Anträgen der Gesellschaft finde sich keine detaillierte Aufgliederung der geltend gemachten Kosten. Ob und inwieweit es zu einer Verzerrung der Kostentragung führe, dass ein Gutteil der Leistungen von Mitarbeitern der Gesellschaft erbracht worden sei, könne daher nicht geprüft werden. Die Herstellungskosten würden zum Teil erheblich von den Investitionsbasiswerten laut Förderrichtlinien des Landes Niederösterreich abweichen. Bei der Kreuzung in km *** sei lediglich die bestehende Lichtzeichenanlage um 5 Bodensignale erweitert worden. Hier würden außerdem die Erhaltungskosten unverhältnismäßig hoch ausfallen. Der Umstand, dass alle Eisenbahnkreuzungen vormals bereits durch Lichtzeichen gesichert waren und sich innerhalb von weniger als vier Eisenbahnkilometern befinden würden, sollte sich außerdem kostendämpfend auswirken.

8. Mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 13. Juli 2020 wurde einer von der Gesellschaft gegen den Bescheid vom 12. März 2020 erhobenen Beschwerde Folge gegeben und der Bescheid aufgehoben. Das Gericht stützte diese Entscheidung auf die – zuvor auch von der Gesellschaft vertretene – Rechtsansicht, dass die Geltendmachung der gesetzlichen Kostentragungsregel nach § 48 Abs. 2 EisbG im Gegensatz zum Kostenteilungsverfahren nach § 48 Abs. 3 EisbG an keine bestimmte Frist gebunden sei. Daher sei der Antrag vom 30. Jänner 2020 „zulässig und auch nicht verspätet“ gewesen.

Dieses Erkenntnis blieb unbekämpft.

9. Am 7. Oktober 2020 übermittelte die belangte Behörde den Antrag vom 30. Jänner 2020 abermals an die Stadtgemeinde.

Diese nahm dazu am 29. Oktober 2020 Stellung, wobei sich die Stellungnahme hinsichtlich der Begründung im Wesentlichen mit jener vom 30. März 2020 deckte.

Es wurde nunmehr allerdings der Hauptantrag gestellt, die belangte Behörde möge der Gesellschaft auftragen, detaillierte Abrechnungen mit den Bezug habenden Rechnungen und einer Darstellung der Eigenleistungen der Gesellschaft vorzulegen, um die Prüfung der Angemessenheit und Zurechenbarkeit der Herstellungs- und Erhaltungskosten prüfen zu können und eine faire Kostenaufteilung zu ermöglichen. In eventu wurde eine Entscheidung der Behörde beantragt, wonach die Gesellschaft einen Anteil von 70 % und die Stadtgemeinde einen Anteil von 30 % an den Herstellungs- und Erhaltungskosten zu tragen habe.

10. Mit vier Bescheiden vom 27. November (km ***) bzw. vom 7. Dezember 2020 (übrige Kreuzungen) wurden die Anträge der Stadtgemeinde vom 30. März in der Fassung vom 29. Oktober 2020 als verspätet zurückgewiesen.

Diese Bescheide erwuchsen in Rechtskraft.

11. In einer Stellungnahme vom 3. Dezember 2020 brachte die Gesellschaft vor, detaillierte Kostendarstellungen seien der Stadtgemeinde im Hinblick auf deren Weigerung, ein Übereinkommen zu unterschreiben, nicht übermittelt worden. Die Kosten würden sich auf Grund von durchschnittlichen, österreichweiten Basiskosten für die Instandhaltung und Inbetriebhaltung von Eisenbahnkreuzungen mit Auf- und Abschlägen für die jeweilige Eisenbahnkreuzung entsprechend deren baulicher und technischer Konfiguration ergeben. Alle Anlagen mit Ausnahme der Kreuzung in km *** seien durch Schrankenanlagen gesichert gewesen, die zur Anpassung an den Stand der Technik neu errichtet worden seien.

12. Mit den drei angefochtenen Bescheiden vom 9. Dezember 2020 setzte die belangte Behörde die Kosten für die Errichtung der Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen im jeweiligen Spruchpunkt 1. mit € 459.817,49 (km ***), € 367.579,03 (km ***) bzw. € 353.324,93 (km ***) fest. Im jeweiligen Spruchpunkt 2. wurde festgelegt, dass die Gesellschaft und die Stadtgemeinde diese Kosten jeweils zur Hälfte zu tragen hätten und die Stadtgemeinde der Gesellschaft den Betrag von € 229.908,75 (km ***), € 183.789,51 (km ***) bzw. € 174.662,46 (km ***) zu bezahlen habe. Schließlich wurden in Spruchpunkt 3. die Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung mit einem Barwert von € 206.792,- (km ***), bzw. € 206.260,-

(km *** und ***), bezogen auf die nächsten 25 Jahre, festgesetzt. Die Stadtgemeinde habe der Gesellschaft entweder ab Rechtskraft des Bescheides bis zum 31. Jänner des Folgejahres auf die Dauer von 25 Jahren jährlich € 4.677,98 (km ***) bzw. € 5.098,61 (km *** und ***), valorisiert mit einem Index von 3 % (Bezugsjahr = Jahr des Eintritts der Rechtskraft), oder binnen vier Wochen ab Eintritt der Rechtskraft den halben Barwert in der Höhe von € 103.396,- (km ***) bzw. € 103.130,- (km *** und 15,755) bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

In den Begründungen wurde nach Wiedergabe der Verfahrensgänge und des Wortlauts der von der belangten Behörde als maßgeblich angesehenen Rechtsvorschriften lediglich ausgeführt, dass die letzte Sicherung der Eisenbahnkreuzungen aus dem Jahr 1977 datiere. Damit stehe fest, dass die Nutzungsdauer der (damaligen) Sicherungsanlagen längst abgelaufen gewesen und völlig neue Anlagen entsprechend den Sicherungsbescheiden vom September 2016 zu errichten gewesen seien. Der Antrag der Gesellschaft vom 30. Jänner 2020 sei nach dem Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 13. Juli 2020 als Antrag nach § 48 Abs. 2 (und nicht nach Abs. 3) EiszG an keine Frist gebunden. Die Stadtgemeinde habe für ihre Behauptung der mangelnden Plausibilität der Kosten keine Beweismittel vorgebracht und habe den Ausführungen der Gesellschaft zu den Kosten – denen die Behörde vollinhaltlich folgte, dh die im Spruch festgesetzten Beträge entsprechen genau jenen Beträgen, die sich aus den dem verfahrenseinleitenden Antrag beigeschlossenen Abrechnungsunterlagen ergeben – nicht zu entkräften vermocht.

Auch wenn sich nach den Ausführungen im Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes vom 13. Juli 2020 der Spruch eines Bescheides nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 2 EiszG auf die im Gesetz vorgesehene Aufteilung der Kosten im Verhältnis 50:50 zu beschränken habe, seien „der Klarheit zuliebe“, um einen für ein allfälliges Exekutionsverfahren einklagbaren Titel zu schaffen, die von der Gesellschaft genannten Beträge der Höhe nach angeführt und entsprechende Leistungsfristen festgesetzt worden.

13. Gegen diese drei Bescheide richtet sich die Beschwerde der Stadtgemeinde, mit der diese begehrt, die Bescheide aufzuheben und die Gesellschaft zur Vorlage von detaillierten Abrechnungen aufzufordern oder Vertretern der Stadtgemeinde

Einsicht in die Abrechnungsunterlagen und die kostenfreie Anfertigung von Abschriften zu gewähren, in eventu nach Durchführung einer Verhandlung die Angemessenheit der Kosten festzustellen.

In der Begründung wiederholt die Stadtgemeinde im Wesentlichen ihr Vorbringen im Verwaltungsverfahren.

Diese Beschwerde wurde dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich am 21. Jänner 2021 vorgelegt.

14. Mit dem angefochtenen Bescheid vom 8. Jänner 2021 wurde der Antrag der Gesellschaft vom 30. Jänner 2020 hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km *** abgewiesen.

In der Begründung verwies die belangte Behörde nach Wiedergabe des Verfahrensgangs und der Rechtsvorschriften zunächst auf den Bescheid vom 27. September 2016. Die Gesellschaft habe ihrem Antrag eine Abrechnungsunterlage beigegeben, in welcher die Kosten für die Anpassung der Sicherungsanlage dargelegt worden und mit insgesamt € 50.067,13 angegeben worden seien. In einer weiteren Beilage seien die Erhaltungskosten für acht Jahre mit € 62.174,- angegeben worden.

Der Verwaltungsgerichtshof habe in seinem Erkenntnis vom 18. Februar 2015, Ro 2014/03/0077, ausgeführt, dass die sinngemäße Anwendung des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG nicht zum Tragen komme, wenn von der Behörde keine Ausgestaltung für den Einzelfall festgelegt, sondern lediglich entschieden wurde, dass die bisherige Sicherung beibehalten werden könne. Im vorliegenden Fall handle es sich im Hinblick auf die Systematik der EisbKrV, in der in § 4 die taxativ aufgezählten Sicherungsarten des § 2 Abs. 2 EKVO 1961 übernommen worden seien, um die Beibehaltung der bisherigen Art der Sicherung. Von der Gesellschaft sei – wie sich auch aus ihrem eigenen Antrag sowie der angeschlossenen Kostenaufstellung ergebe – lediglich die bestehende Sicherungsanlage nach § 9 EKVO 1961 an die neuen rechtlichen und technischen Bestimmungen der EisbKrV angepasst worden. Im Erkenntnis vom 26. Juni 2019, Ra 2019/03/0012, habe der Verwaltungsgerichtshof dargelegt, dass die Möglichkeit einer Anpassung eine Weiterbelassung bzw. Beibehaltung der bestehenden Sicherungsart bedinge. Daher ziehe die erfolgte

Anpassung keine (neue) Kostenentscheidung gemäß § 48 Abs. 2 bis 4 EiszG nach sich.

15. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde der Gesellschaft, mit der diese beantragt, das Landesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid beheben, in eventuelle dem Antrag der Gesellschaft vom 30. Jänner 2020 Folge geben (in eventuelle im gesetzlichen Ausmaß), in eventuelle den Bescheid aufheben und die Angelegenheit an die belangte Behörde zurückverweisen.

Die Gesellschaft bringt insbesondere vor, die Nutzungsdauer der bestehenden Sicherungsanlage sei zwar erst zu ca. $\frac{2}{3}$ abgelaufen, es sei jedoch keine Anpassung der Anlage nach § 102 Abs. 3 EiszKrV angeordnet worden. Sie verweist weiters auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 2. April 2020, Ra 2019/03/0161.

Die Beschwerde wurde dem Landesverwaltungsgericht am 11. Februar 2021 vorgelegt.

16. Die Gesellschaft erstattete am 14. April 2021 zur Vorbereitung der mündlichen Verhandlung einen vorbereitenden Schriftsatz, in dem sie einerseits nochmals festhielt, dass die technische Nutzungsdauer der Sicherungsanlagen an den Kreuzungen in km ^{***}, ^{***} und ^{***} bereits abgelaufen gewesen sei, jene an der Kreuzung in km ^{***} zu ca. $\frac{2}{3}$. Dort habe allerdings das vorgeschriebene Lätewerk errichtet und näher dargestellte weitere Arbeiten durchgeführt werden müssen.

Im Übrigen brachte die Gesellschaft mit näherer Begründung vor, dass die Anträge vom 30. Jänner 2020 nicht verfristet seien.

Der Schriftsatz wurde der Stadtgemeinde am 15. April 2021 übermittelt.

17. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 22. April 2021 in ^{***} eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der Vertreter der Gesellschaft (insbesondere deren Rechtsvertreter) sowie ein Vertreter der Stadtgemeinde teilnahmen. Die belangte Behörde blieb der Verhandlung fern.

Nach Schluss der Verhandlung hat das Gericht die vorliegende Entscheidung mündlich verkündet. Die anwesenden Parteienvertreter begehrten sogleich eine schriftliche Ausfertigung.

18. Am 7. Mai 2021 beantragte auch die belangte Behörde eine schriftliche Ausfertigung der Entscheidung.

19. Der soeben festgestellte Sachverhalt bzw. Verfahrensgang, der im Wesentlichen auf dem Inhalt der vorgelegten Verwaltungsakten und der Gerichtsakten beruht, wurde in der Verhandlung mit den anwesenden Parteien erörtert und von diesen (abgesehen von geringfügigen Ergänzungen, die wiederum seitens der Gegenpartei unbestritten blieben) nicht in Frage gestellt.

II. Rechtsvorschriften

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I 33/2013 idF BGBl. I 57/2018, lauten:

„[...]

Anzuwendendes Recht

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, sind 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.

[...]

Verhandlung

§ 24. (1) Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

[...]

Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder

2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, hat das Verwaltungsgericht im Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Behörde dem nicht bei der Vorlage der Beschwerde unter Bedachtnahme auf die wesentliche Vereinfachung oder Beschleunigung des Verfahrens widerspricht. Hat die Behörde notwendige Ermittlungen des Sachverhalts unterlassen, so kann das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist.

[...]

(5) Hebt das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid auf, sind die Behörden verpflichtet, in der betreffenden Rechtssache mit den ihnen zu Gebote stehenden rechtlichen Mitteln unverzüglich den der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtes entsprechenden Rechtszustand herzustellen.

[...]“

2. Die maßgeblichen Bestimmungen des Allgemeinen

Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. 51 idF BGBl. I 58/2018, lauten:

„[...]

§ 37. Zweck des Ermittlungsverfahrens ist, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben.

[...]

§ 38. Sofern die Gesetze nicht anderes bestimmen, ist die Behörde berechtigt, im Ermittlungsverfahren auftauchende Vorfragen, die als Hauptfragen von anderen Verwaltungsbehörden oder von den Gerichten zu entscheiden wären, nach der über die maßgebenden Verhältnisse gewonnenen eigenen Anschauung zu beurteilen und diese Beurteilung ihrem Bescheid zugrunde zu legen. Sie kann aber auch das Verfahren bis zur rechtskräftigen Entscheidung der Vorfrage aussetzen, wenn die Vorfrage schon den Gegenstand eines anhängigen Verfahrens bei der zuständigen Verwaltungsbehörde bzw. beim zuständigen Gericht bildet oder ein solches Verfahren gleichzeitig anhängig gemacht wird.

[...]

§ 39. [...]

(2) Soweit die Verwaltungsvorschriften hierüber keine Anordnungen enthalten, hat die Behörde von Amts wegen vorzugehen und unter Beobachtung der in diesem Teil enthaltenen Vorschriften den Gang des Ermittlungsverfahrens zu bestimmen. Sie kann insbesondere von Amts wegen oder auf Antrag eine mündliche Verhandlung durchführen und mehrere Verwaltungssachen zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbinden oder sie wieder trennen. Die Behörde hat sich bei allen

diesen Verfahrensordnungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen.

[...]

§ 46. Als Beweismittel kommt alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes geeignet und nach Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist.

[...]

§ 59. (1) Der Spruch hat die in Verhandlung stehende Angelegenheit und alle die Hauptfrage betreffenden Parteianträge, ferner die allfällige Kostenfrage in möglichst gedrängter, deutlicher Fassung und unter Anführung der angewendeten Gesetzesbestimmungen, und zwar in der Regel zur Gänze, zu erledigen. Mit Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages gelten Einwendungen als miterledigt. Läßt der Gegenstand der Verhandlung eine Trennung nach mehreren Punkten zu, so kann, wenn dies zweckmäßig erscheint, über jeden dieser Punkte, sobald er spruchreif ist, gesondert abgesprachen werden.

[...]“

3. Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. 60 in der im Beschwerdefall weiterhin maßgeblichen Fassung BGBl. I 137/2015 (vgl. § 243 Abs. 10 EisbG idF BGBl. I 143/2020), lauteten:

„[...]“

4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

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. [...]

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. [...]

(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.

[...]"

4. Die maßgeblichen Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II 216, lauten:

„[...]

Arten der Sicherung

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

3. Lichtzeichen

4. Lichtzeichen mit Schranken [...]

[...]

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.

[...]

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.

[...]

(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. [...]

[...]“

III. Rechtliche Beurteilung

1. Vorauszuschicken ist, dass die Gesellschaft und die Stadtgemeinde Parteien der Sicherungsverfahren nach § 49 Abs. 2 erster Halbsatz EisbG waren, ihnen die Bescheide vom 26., 27. und 28. September 2016 zugestellt wurden und diese mangels Erhebung eines Rechtsmittels in Rechtskraft erwachsen sind. Dasselbe gilt für die Bescheide vom 27. November bzw. 7. Dezember 2020, mit denen die Anträge der Stadtgemeinde vom 30. März bzw. 29. Oktober 2020 als verspätet zurückgewiesen wurden. Daher entfalten die Sprüche dieser Bescheide in den Kostenverfahren nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG – wie dies § 38 AVG

voraussetzt – Bindungswirkung (vgl. dazu *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 38, Rz 21 ff, Stand 01.07.2005, rdb.at). Diese erstreckt sich auch auf die nunmehrigen verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren.

2. Ebenfalls Bindungswirkung entfaltet das aufhebende Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 13. Juli 2020. Diese beruht jedoch auf § 28 Abs. 5 VwGVG und hat zur Folge, dass die belangte Behörde den Antrag vom 30. Jänner 2020 nicht mehr wegen Versäumung der dreijährigen Frist (die das Landesverwaltungsgericht offenbar als prozessuale Frist für die Antragstellung deutete) als verspätet zurückweisen durfte, selbst wenn die ursprüngliche Zurückweisung rechtmäßig und damit das aufhebende Erkenntnis rechtswidrig gewesen sein sollte (VwGH 04.07.2019, Ra 2017/06/0210, mwN) Auch diese Bindungswirkung gilt in gleicher Weise in den Beschwerdeverfahren (VwGH 19.09.2017, Ra 2017/20/0045, mwN). Die – insbesondere von der Gesellschaft neuerlich thematisierte – Frage der Rechtzeitigkeit des verfahrenseinleitenden Antrages ist daher bereits bindend gelöst.

3. Im damaligen Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht nicht behandelt und daher zu klären ist allerdings, ob die Sicherungsbescheide vom 26., 27. und 28. September 2016 überhaupt zur sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG führen. Dies wurde von der belangten Behörde hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km *** verneint, hinsichtlich der übrigen drei Kreuzungen jedoch bejaht.

Der Verwaltungsgerichtshof hat dazu im – in der mündlichen Verhandlung erörterten – Erkenntnis vom 18. Dezember 2020, Ra 2020/03/0122, 0123, in dem auch die wesentliche Vorjudikatur nochmals dargelegt wird, in Rz 26 f ausgeführt:

„Wurde von der Behörde lediglich entschieden, dass die bisherigen Sicherungen von schienengleichen Eisenbahnübergängen beibehalten werden können, kommt die Anordnung der sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht zum Tragen (vgl. zum Ganzen grundlegend VwGH 18.2.2015, Ro 2014/03/0077). Dies gilt auch dann, wenn die Beibehaltung der bestehenden Sicherung durch Schrankenanlagen mit Lichtzeichen – in Anwendung der Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 3 EisbKrV – unter Vorschreibung einzelner technischer Anpassungen erfolgt (vgl. VwGH 26.6.2019, Ra 2019/03/0012).

Trifft die Eisenbahnbehörde – etwa infolge des Ablaufes der technischen Nutzungsdauer einer bestehenden Anlage – aber eine (neue) Entscheidung über die Ausgestaltung der Art und Weise der Sicherung und damit deren inhaltlich gestaltende Festlegung im Einzelfall (und erlaubt damit nicht bloß die Beibehaltung der bestehenden Anlage), kann eine neue Kostenentscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG getroffen werden. Dass dabei letztlich eine Sicherungsart festgelegt wird, die mit der früher angeordneten vergleichbar ist, spielt keine Rolle (vgl. VwGH 2.4.2020, Ra 2019/03/0161).“

Diese Ausführungen zeigen zunächst, dass es für die Anwendbarkeit des § 48 Abs. 2 bis 4 (und insbesondere des Abs. 3) nicht darauf ankommt, ob und welche Arbeiten das Eisenbahnunternehmen im Anschluss an eine Sicherungsentscheidung tatsächlich durchführt, sondern dass dafür (alleine) der – durch Auslegung zu ermittelnde – Inhalt des Sicherungsbescheides maßgeblich ist. Ebensovienig ist es erforderlich, dass bereits Abrechnungsunterlagen vorliegen. Das Gesetz stellt jedenfalls auch auf Kosten ab, die zum Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde noch nicht angefallen sind, sondern erst erwachsen werden (VwGH 26.06.2019, Ra 2019/03/0012).

Damit kann die Argumentation der belangten Behörde, die Gesellschaft habe nach den von ihr vorgelegten Unterlagen an der Kreuzung in km *** nur Anpassungen der bestehenden Anlage durchgeführt, für die Frage, ob § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG überhaupt zur Anwendung gelangen (also insbesondere eine behördliche Entscheidung nach § 48 Abs. 3 EisbG zulässig ist), nicht ausschlaggebend sein. Der Umfang der durchzuführenden bzw. bereits durchgeführten Arbeiten spielt erst für die Höhe der gemäß § 48 Abs. 3 EisbG zu bestimmenden Kosten eine Rolle.

In allen vier Sicherungsbescheiden wurde die Sicherungsart nach der EisbKrV festgelegt und für die Herstellung iSd ersten Falles des § 102 Abs. 1 letzter Satz EisbKrV eine Leistungsfrist gesetzt. Anhaltspunkte dafür, dass die bisherige Art der Sicherung beibehalten werden könnte (etwa weil die bestehende Sicherungsanlage bereits der EisbKrV entsprach, eine Beibehaltung gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV möglich war oder offenkundig nur vergleichbare geringfügige Anpassungen der bestehenden Anlage erforderlich waren; vgl. zur rechtskonformen Spruchgestaltung eines Sicherungsbescheides zuletzt VwGH 16.02.2021, Ra 2019/03/0062, mwN), finden sich weder in den Sprüchen noch in den Begründungen der Bescheide. Vielmehr spricht neben der Leistungsfrist im Spruch das Abstellen auf „Projekte“ der Gesellschaft in der Begründung gegen die Möglichkeit der Beibehaltung der Anlagen.

Daran ändert es nichts, dass ein Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Anlagen in den Sicherungsbescheiden nicht ausdrücklich festgestellt wurde, hat der Verwaltungsgerichtshof diesen Fall doch nur als einen Grund für die Festlegung einer neuen Art und Weise der Sicherung genannt. Ebensowenig kommt es auf die Vergleichbarkeit der nunmehr festgelegten mit den bisherigen Sicherungsarten an. Schließlich kann auch alleine daraus, dass der Amtssachverständige hinsichtlich der Kreuzung in km *** die (örtliche) Beibehaltung der bestehenden Einschaltstellen für möglich hielt, nicht auf die Möglichkeit der Beibehaltung der gesamten Anlage geschlossen werden.

Als Zwischenergebnis kann somit festgehalten werden, dass in allen vier Fällen die Behörde in den Sicherungsbescheiden iSd Rz 27 des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Dezember 2020 eine neue Entscheidung über die Ausgestaltung der Art und Weise der Sicherung im jeweiligen Einzelfall getroffen hat und sie deshalb auf Grund des Antrages der Gesellschaft vom 30. Jänner 2020 eine Kostenentscheidung zu treffen hatte.

4. Die „Abweisung“ des Antrages hinsichtlich der Kreuzung in km *** mit dem Bescheid vom 8. Jänner 2021 erweist sich somit als rechtswidrig.

Indem die belangte Behörde diese mit der fehlenden Anwendbarkeit des § 48 Abs. 2 bis 4 EibG begründete und damit insbesondere die Möglichkeit einer Antragstellung nach § 48 Abs. 3 EibG verneinte, hat sie insoweit jedoch keine Sachentscheidung über den Antrag getroffen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes steht nämlich dann, wenn im Sicherungsverfahren die Beibehaltung der bisherigen Art der Sicherung (allenfalls mit Anpassungen) ausgesprochen wurde und die bestehende Sicherung auf einen vor dem 31. März 2002 (Inkrafttreten der §§ 48 f EibG idF des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I 151) erlassenen Bescheid zurückgeht, die Rechtskraft dieses Bescheides einer neuerlichen Kostenentscheidung entgegen (vgl. die bereits mehrfach – ua. im angefochtenen Bescheid vom 08.01.2021 – zitierten Erkenntnisse des VwGH vom 18.02.2015 und vom 26.06.2019). Dies legte die belangte Behörde auch im Fall der hier maßgeblichen Kreuzung zu Grunde. Darin zeigt sich, dass es sich bei der von ihr mit dem Bescheid vom 8. Jänner 2021 ausgesprochenen Abweisung inhaltlich um eine Zurückweisung des Antrags der Gesellschaft wegen entschiedener Sache handelte.

In einem solchen Fall ist Sache des Beschwerdeverfahrens lediglich die Frage der Rechtmäßigkeit dieser Zurückweisung (VwGH 26.01.2021, Ra 2020/06/0329, mwN). Erachtet das Verwaltungsgericht die Zurückweisung als rechtswidrig, kann es den Zurückweisungsbescheid nur aufheben, nicht jedoch eine inhaltliche Entscheidung über den zugrundeliegenden Antrag treffen (VwGH 05.11.2019, Ra 2017/06/0222, mwN).

Daher war auch im vorliegenden Fall der Bescheid vom 8. Jänner 2021 – entsprechend dem Hauptbegehren in der Beschwerde der Gesellschaft – aufzuheben. Dies hat zur Folge, dass die belangte Behörde nicht neuerlich eine zurückweisende Entscheidung mit derselben Begründung treffen darf (vgl. die oben bei Pkt. 2. zitierte Rechtsprechung zur Bindungswirkung des Erkenntnisses vom 13.07.2020).

5. Zu den Bescheiden vom 9. Dezember 2021 ist zunächst festzuhalten, dass es nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes den Verkehrsträgern offensteht, einen Antrag nach § 48 Abs. 3 EiszG auf die prozentuelle Kostenaufteilung oder die Höhe der Kosten zu beschränken. In den vorliegenden Fällen ist der verfahrenseinleitende Antrag der Gesellschaft allerdings so auszulegen ist, dass er sich sowohl auf die – ausdrücklich angesprochene – prozentuelle Aufteilung der Kosten als auch auf deren – nicht ausdrücklich angesprochene, aber zwischen den Verkehrsträgern nicht unstrittige – Höhe bezieht (VwGH 21.10.2020, Ra 2020/03/0079; 26.03.2021, 2020/03/0149; ebenso das vorzitierte Erkenntnis vom 18.12.2020).

Insoweit hat die belangte Behörde in diesen Bescheiden im Ergebnis zu Recht über beides entschieden. Die davon abweichende (und durch die soeben zitierte Rechtsprechung des VwGH überholte) Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich im Erkenntnis vom 13. Juli 2020 war für die ausgesprochene Aufhebung nicht entscheidend und daher nicht bindend.

Allerdings ist auf Grund der Möglichkeit der getrennten Antragstellung auch davon auszugehen, dass die Absprache über die prozentuelle Kostenaufteilung einerseits und die Höhe der Kosten andererseits iSd § 59 Abs. 1 letzter Satz AVG voneinander trennbar sind. Daher kann über diese auch im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren getrennt voneinander abgesprochen werden.

6. Hinsichtlich der prozentuellen Aufteilung hat die Gesellschaft im Hauptantrag lediglich beantragt, die Stadtgemeinde zur Tragung der Hälfte der Kosten zu verpflichten, somit das gesetzlich in § 48 Abs. 2 EisbG ohnehin bereits subsidiär bestimmte Ausmaß der Kostentragung festzulegen. Dieses beantragte Ausmaß begrenzte die Sachentscheidungskompetenz der belangten Behörde und begrenzt nunmehr auch jene des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13, Rz 3, mwN, Stand 1.1.2014, rdb.at). Somit kommt im Rahmen der Prüfung des Hauptantrages die Auferlegung eines höheren prozentuellen Anteils an die Stadtgemeinde nicht in Betracht.

Es kann aber auch nicht zur Festlegung eines niedrigeren Anteils der Stadtgemeinde kommen, weil ihr darauf gerichteter Antrag vom 30. März 2020 verspätet war und aus diesem Grund (samt der Modifikation vom 29.10.2020) mit den Bescheiden vom 27. November bzw. 7. Dezember zurückgewiesen wurde. § 48 Abs. 2 und 3 EisbG kann nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich systematisch nur so ausgelegt werden, dass es für jenen Verkehrsträger, der nicht fristgerecht einen Antrag auf Festlegung eines von § 48 Abs. 2 EisbG abweichenden Aufteilungsschlüssels gestellt hat, nicht zu einer günstigeren Aufteilung kommen kann. Der rechtzeitige Antrag des anderen Verkehrsträgers (der sich hinsichtlich der prozentuellen Aufteilung stets zumindest auf das gesetzliche Ausmaß richten wird) kann nicht dazu führen, dass dem untätig gebliebenen Verkehrsträger neuerlich die Möglichkeit eröffnet wird, einen zu seinen Gunsten abweichenden Aufteilungsschlüssel zu begehren.

Dadurch würde einerseits die Frist des § 48 Abs. 3 EisbG unterlaufen, andererseits aber auch § 48 Abs. 2 EisbG die Qualität einer durchsetzbaren Rechtsnorm abgesprochen. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Erkenntnis vom 18. Dezember 2020 (entgegen der vom Landesverwaltungsgericht etwa im Erkenntnis vom 13.07.2020 vertretenen Rechtsansicht) ausgesprochen, dass § 48 EisbG nur den Antrag nach Abs. 3 kennt und somit eine davon unabhängige Antragsbefugnis nach Abs. 2 nicht besteht. Würde man nun dem Verkehrsträger, der keinen (fristgerechten) Antrag gestellt hat, dennoch ein subjektives Recht zugestehen, dass der Aufteilungsschlüssel zu seinen Gunsten im vom anderen Verkehrsträger (fristgerecht) eingeleiteten Verfahren nach § 48 Abs. 3 EisbG verändert wird, käme

§ 48 Abs. 2 EiszG ausschließlich „symbolische“ Bedeutung zu. Denn der darin festgelegte Anspruch eines Verkehrsträgers (auf 50 % der Kosten) könnte dann nur durch einen Antrag nach Abs. 3 verwirklicht werden, der gleichzeitig aber stets zur gänzlichen Irrelevanz der durch § 48 Abs. 2 EiszG subsidiär bestimmten Kostentragungsregel führen würde, wenn der Behörde die Abänderung der gesetzlichen Regelung in jede Richtung offensteht. Auch eine „vorläufige“ Anwendung des Abs. 2 gemäß § 48 Abs. 3 letzter Satz EiszG wird regelmäßig ins Leere laufen, weil sie der Höhe nach feststehende Kosten voraussetzt, deren Ermittlung gerade den Gegenstand des Verfahrens nach Abs. 3 bilden. Die behördliche Entscheidung nach § 48 Abs. 3 EiszG „ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung“ kann daher nur zu Gunsten eines Verkehrsträgers stattfinden, der rechtzeitig einen Antrag auf Kostenentscheidung gestellt hat.

Dies bedeutet für die vorliegenden Fälle, dass die belangte Behörde in den Bescheiden vom 9. Dezember 2020 im Ergebnis zu Recht bestimmt hat, dass die Stadtgemeinde Kosten in der Höhe von 50 % zu tragen hat. Soweit sich die Beschwerde der Stadtgemeinde gegen die prozentuelle Aufteilung der Kosten richtet, war sie daher als unbegründet abzuweisen.

7.1. Hinsichtlich der (betragsmäßigen) Höhe der Kosten hat sich die belangte Behörde in den Bescheiden vom 9. Dezember 2020 darauf beschränkt, die in den von der Gesellschaft vorgelegten Aufstellungen angeführten Kosten ungeprüft zu übernehmen und der Stadtgemeinde vorzuschreiben, wobei ihr hinsichtlich der Erhaltungskosten die Wahl gelassen wurde, diese einmalig durch Bezahlung der Hälfte des Barwerts oder durch Zahlung eines jährlich aufgezinsten Teilbetrages zu begleichen. Dabei wurde – wiederum alleine den Angaben der Gesellschaft folgend – von einer technischen Nutzungsdauer von 25 Jahren und einem Zinssatz von 3 % ausgegangen.

7.2. Mit dieser Vorgangsweise hat die belangte Behörde nicht beachtet, dass es wesentlicher Bestandteil des Verfahrens nach § 48 Abs. 3 EiszG ist, die Höhe der Kosten in einem Ermittlungsverfahren durch geeignete Beweismittel zu bestimmen. Dies ergibt sich schon aus den Bestimmungen der §§ 37 ff AVG, speziell für dieses Verfahren aber auch aus § 48 Abs. 4 EiszG, der der Behörde vorschreibt, sich bei

der Kostenfestsetzung eines Gutachtens der bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eingerichteten Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Behörde hat, obwohl die Stadtgemeinde die von der Gesellschaft geltend gemachte Höhe der Kosten mehrfach in Zweifel gezogen hat, die Einholung dieses Gutachtens unterlassen und auch sonst keinerlei Beweismittel erhoben, die zur Prüfung der von der Gesellschaft in ihren Aufstellungen veranschlagten Kosten bzw. zur sonstigen Bestimmung der zur Herstellung der aufgetragenen Sicherungen erforderlichen Kosten geeignet wären.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass § 48 Abs. 3 EisbG kein Gebot zu entnehmen ist, wonach der Festsetzung der Höhe der Kosten zwingend Berechnungsunterlagen des Eisenbahnunternehmens zu Grunde zu legen wären, wenngleich es selbstverständlich – auf Grund des § 46 AVG – nicht ausgeschlossen ist, solche Unterlagen als *ein* Beweismittel heranzuziehen. Ziel des Verfahrens bleibt aber eine objektive Bestimmung der für die Herstellung der Sicherung erforderlichen Kosten, sodass allfällige Angaben des Eisenbahnunternehmens fachkundig auf ihre Nachvollziehbarkeit und in weiterer Folge auf die Erforderlichkeit der den Kosten zu Grunde liegenden Maßnahmen zu prüfen sind.

7.3. Diesen Anforderungen genügen die Bescheide vom 9. Dezember 2020 bzw. die vorangegangenen Verwaltungsverfahren nicht, sodass in diesen drei Fällen der entscheidungswesentliche Sachverhalt iSd § 28 Abs. 2 Z 1 VwGVG hinsichtlich der Höhe der erwachsenden Kosten (samt den für ihre Auferlegung an die Stadtgemeinde maßgeblichen Umständen, konkret den technischen Nutzungsdauern der Anlagen sowie der Höhe des Zinssatzes im Falle der Zahlung in Annuitäten; zur Maßgeblichkeit dieser Umstände VwGH 21.05.2019, Ro 2018/03/0050) nicht feststeht. Es ist daher insoweit zu prüfen, ob iSd § 28 Abs. 2 Z 2 VwGVG die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist, oder ob diesen Zielen besser mit einer Aufhebung der angefochtenen Bescheide nach § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG und der Zurückverweisung der Angelegenheiten an die belangte Behörde gedient ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes § 28 VwGVG grundsätzlich einen Vorrang der meritorischen Entscheidungspflicht der Verwaltungsgerichte normiert. Von der Möglichkeit der

Zurückverweisung kann nur bei krassen bzw. besonders gravierenden Ermittlungslücken Gebrauch gemacht werden. Eine Zurückverweisung der Sache an die Verwaltungsbehörde zur Durchführung notwendiger Ermittlungen kommt daher nur dann in Betracht, wenn die Verwaltungsbehörde jegliche erforderliche Ermittlungstätigkeit unterlassen hat, wenn sie zur Ermittlung des maßgebenden Sachverhalts (vgl. § 37 AVG) lediglich völlig ungeeignete Ermittlungsschritte gesetzt oder bloß ansatzweise ermittelt hat (VwGH 08.02.2021, Ro 2020/03/0044 bis 0046, mwN; auch dieser Fall betraf Kosten für die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung).

Dies ist in den vorliegenden Fällen zu bejahen. Abgesehen von der ungeprüften Übernahme der Angaben der Gesellschaft (sofern man diese überhaupt als „Ermittlungsschritt“ ansieht) hat die belangte Behörde zur Höhe der Kosten (samt den oben genannten, damit zusammenhängenden Umständen) keinerlei Ermittlungen getätigt. Bei den fehlenden Ermittlungsschritten handelt es sich auch nicht um solche, die vom Landesverwaltungsgericht rasch im Rahmen der Durchführung einer mündlichen Verhandlung nachgeholt werden könnten, was sich schon aus der Ausgestaltung der Sachverständigenkommission als Kollegialorgan ergibt (vgl. im Übrigen zum Erfordernis der fachkundigen Überprüfung des Zinssatzes, wodurch die Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens notwendig werden kann, nochmals das vorzitierte Erkenntnis des VwGH vom 21.05.2019).

7.4. Im Ergebnis waren somit die Bescheide vom 9. Dezember 2020, soweit sie über die prozentuelle Kostenaufteilung hinausgehen (also hinsichtlich der Höhe der für die Sicherungen der Eisenbahnkreuzungen erwachsenden Kosten samt den für ihre Auferlegung an die Stadtgemeinde maßgeblichen Umständen, vgl. oben 7.3.), nach § 28 Abs. 3 VwGVG aufzuheben und die Angelegenheiten an die belangte Behörde zur neuerlichen Entscheidung in diesem Umfang zurückzuverweisen.

IV. Zur (Un-)Zulässigkeit der Revision

1. Im Fall voneinander trennbarer Absprüche ist auch die Zulässigkeit der Revision getrennt zu prüfen (VwGH 21.06.2017, Ro 2016/03/0011, mwN).

2. Die Revision ist zunächst hinsichtlich der Sachentscheidung über die prozentuelle Aufteilung der Kosten in den Bescheiden vom 9. Dezember 2020

(Spruchpunkt 1.) zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der Frage fehlt, ob ein Verkehrsträger, der innerhalb der dreijährigen Frist des § 48 Abs. 3 vorletzter Satz EisbG keinen Antrag auf Kostenentscheidung gestellt hat, in einem auf Grund des Antrages eines anderen Verkehrsträgers eingeleiteten Verfahren ein subjektiv-öffentliches Recht auf Abänderung des (subsidiären) gesetzlichen Aufteilungsschlüssels nach § 48 Abs. 2 EisbG zu seinen Gunsten hat. Somit liegt insoweit eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG vor.

3. Die Revision ist außerdem hinsichtlich der Sachentscheidung über die Aufhebung des Bescheides vom 8. Jänner 2021 (Spruchpunkt 2.) zulässig. Auch zu der dahinterstehenden Rechtsfrage, ob es sich bei der Verneinung der Anwendbarkeit des § 48 Abs. 2 bis 4 (insbesondere des Abs. 3) EisbG mit der Begründung, dass zuvor nur die Beibehaltung der bestehenden Sicherung ausgesprochen worden sei, um eine Zulässigkeitsvoraussetzung oder um eine inhaltliche Voraussetzung der Berechtigung des Antrages handelt, fehlt ausdrückliche Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, wenngleich die zu dieser Frage zitierten Entscheidungen die vom Landesverwaltungsgericht erzielte Lösung nahelegen.

4. Im Übrigen (also betreffend den Aufhebungsbeschluss zur Höhe der in den Bescheiden vom 9. Dezember 2020 vorgeschriebenen Kosten) ist die Revision nicht zulässig, da insoweit keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung zu lösen war. Vielmehr sind die maßgeblichen Rechtsfragen durch die zitierte, einheitliche Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG bzw. § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG (mittlerweile) klargestellt.