

Geschäftszahl:

**LVwG-AV-505/001-2020**  
**LVwG-AV-510/001-2020**  
**LVwG-AV-513/001-2020**

St. Pölten, am 07. Juni 2021

## IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter über die Beschwerden der A AG in \*\*\*, vertreten durch die B Rechtsanwälte OG in \*\*\*, \*\*\*, gegen die Bescheide der Landeshauptfrau von Niederösterreich jeweils vom 2. April 2020, Zlen. \*\*\*, \*\*\* und \*\*\*, betreffend Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen (mitbeteiligte Partei: Land Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung, vertreten durch C, Rechtsanwalt in \*\*\*, \*\*\*), nach Durchführung von öffentlichen mündlichen Verhandlungen am 9. Oktober 2020 und am 16. März 2021 zu Recht:

1. Die Beschwerden werden gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG zulässig.

### Entscheidungsgründe:

#### I. Sachverhalt und Verfahrensgang

1. Die drei zur gemeinsamen Entscheidung verbundenen Verfahren betreffen einen an die belangte Behörde gerichteten Antrag der beschwerdeführenden Gesellschaft auf Entscheidung über die Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km \*\*\*, \*\*\* und \*\*\* der von der Gesellschaft betriebenen Eisenbahnstrecke \*\*\* – \*\*\* (die früher bis \*\*\* führte). Die Eisenbahnstrecke kreuzt

dort jeweils eine Landesstraße, für die das mitbeteiligte Land die Straßenbaulast trägt.

2. Für sämtliche Kreuzungen war zunächst eine Sicherung durch Vollschranksanlagen mit Vorankündigung des Schrankenschließens durch Lichtzeichen angeordnet.

Dies geht hinsichtlich der Kreuzungen in km \*\*\* (mit der Landesstraße \*\*\*) und \*\*\* (mit der Landesstraße \*\*\*) auf mündlich in Anwesenheit von Vertretern der Rechtsvorgängerin der beschwerdeführenden Gesellschaft und des mitbeteiligten Lands erlassene Bescheide der belangten Behörde vom 21. Februar bzw. vom 6. März 2008 zurück. Diese Bescheide blieben unbekämpft.

Hinsichtlich der Kreuzung in km \*\*\* (mit der Landesstraße \*\*\*) wurde die Entscheidung über die Sicherung durch einen Berufungsbescheid des damaligen Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 7. November 2008 getroffen. Dieser Bescheid wurde lediglich Rechtsvorgängerin der beschwerdeführenden Gesellschaft zugestellt.

3. Mit drei Bescheiden der belangten Behörde vom 21. Dezember 2015 wurde für die drei Eisenbahnkreuzungen jeweils ausgesprochen, dass sie gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV 2012 durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern seien, der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV wie bisher als Vollschranks mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sei und beibehalten werden könne.

Im Bescheid zur Kreuzung in km \*\*\* wurde außerdem als Ausführungsfrist für die Verlegung einer Einschaltstelle (Verlängerung der Schaltstreckenlängen) ein Zeitraum von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides festgelegt.

Außerdem wurde in den Bescheiden zu den Kreuzungen in km \*\*\* und in km \*\*\* jeweils die Aufstellung eines Gefahrenzeichens im Bereich der kreuzenden Landesstraßen angeordnet.

In den Begründungen sämtlicher Bescheide nahm die belangte Behörde einleitend auf § 102 Abs. 1 EisbKrV Bezug. Demnach habe sie bei der Überprüfung bestehender Lichtzeichenanlagen (sic!) festzustellen, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen nach Maßgabe des § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV als

Lichtzeichenanlage gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV bestehen bleiben können. In weiterer Folge zitierte sie das Gutachten eines Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und stützte das Ergebnis darauf.

Der Sachverständige erachtete an den Anlagen in km \*\*\* und km \*\*\* keinerlei Änderungen und daher auch keine Bauausführungsfrist für erforderlich.

Hinsichtlich der Kreuzung in km \*\*\* wurden in der Bescheidbegründung noch ergänzende Ausführungen des Sachverständigen zur Verlegung der Einschaltstelle zitiert. Diese betraf lediglich die Fahrtrichtung nach \*\*\*, da in die andere Richtung die Einschaltung fahrstraßenbewirkt erfolgt, also nicht durch eine Einschaltstelle, sondern elektronisch durch ein Stellwerk, an das der im Bahnhof \*\*\* stehende Zug zuvor ein Funksignal gesendet hat.

Auch die Einschaltung der Anlage in km \*\*\* erfolgt in die eine Fahrtrichtung (hier nach \*\*\*) fahrtrichtungsbewirkt, in die andere fahrstraßenbewirkt. Die Einschaltung der Anlage in km \*\*\* erfolgt hingegen in beide Richtungen fahrtrichtungsbewirkt.

Zur bisher bestehenden Art des Schrankenschließens wurden in keiner der Begründungen Feststellungen getroffen.

Der Bescheid betreffend die Kreuzung in km \*\*\* wurde sowohl der beschwerdeführenden Gesellschaft als auch dem mitbeteiligten Land zugestellt. Bei den anderen beiden Kreuzungen wurde das Land zwar dem Verfahren faktisch beigezogen, der Bescheid wurde ihm jedoch nicht zugestellt.

Gegen keinen der Bescheide vom 21. Dezember 2015 wurden bisher Rechtsmittel erhoben.

4. Nachdem alle drei (Voll-)Schrankenanlagen bis dahin versetzt geschlossen hatten, änderte die beschwerdeführende Gesellschaft die elektrotechnischen bzw. elektronischen Abläufe an den Sicherungsanlagen in weiterer Folge derart ab, dass die Schrankenbäume gleichzeitig schlossen. Dies ist gleichbedeutend damit, dass die sogenannte Zwischenzeit, also die Zeit zwischen dem Schließen des ersten und des zweiten (jeweils diagonal gegenüberliegenden) Schrankenpaares, auf Null reduziert wird.

Darüber hinaus wurde an allen drei Kreuzungen auch die sogenannte Vorleuchtdauer (Dauer zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem

Schließen der Schrankenbäume) verändert, weil dies die beschwerdeführende Gesellschaft im Hinblick auf die Bestimmungen der EisbKrV für erforderlich hielt.

Bei den im Bereich der Bahnhöfe \*\*\* bzw. \*\*\* gelegenen Kreuzung in km \*\*\* und km \*\*\* wurden außerdem noch Änderungen bei der sogenannten „Abhängigkeit des deckenden Signals“ durchgeführt, die die beschwerdeführende Gesellschaft ebenfalls im Hinblick auf die EisbKrV für erforderlich erachtete. Ein solches Signal darf erst freigeschalten werden, wenn gewisse Parameter erfüllt sind, die das Signal elektronisch über die Sicherungsanlage abfragt. Ein Parameter ist dabei jedenfalls das ordnungsgemäße Funktionieren der Sicherungsanlage. Bei den beiden Kreuzungen wird von den Signalen darüber hinaus abgefragt, ob die Anlagen bereits geschlossen sind und seit dem Moment des Schließens ausreichend Zeit verstrichen ist.

Sämtliche Änderungen wurden unter der Leitung von Personen durchgeführt, die in das Verzeichnis nach § 40 EisbG eingetragen waren.

5. Am 10. Jänner 2019 stellte die beschwerdeführende Gesellschaft bei der belangten Behörde den Antrag, diese möge hinsichtlich dieser drei (sowie weiterer) Eisenbahnkreuzungen entscheiden, dass das mitbeteiligte Land als Träger der Straßenbaulast im Sinne von § 48 Abs. 2 EisbG 50 % der Kosten für die Errichtung und Erhaltung/Inbetriebhaltung dieser Kreuzungen 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 das Land zu tragen habe.

Dieser Antrag wurde am 15. Jänner 2019 dem Land übermittelt.

6. Dieses nahm dazu am 15. April 2019 Stellung, wobei es die Auffassung vertrat, dass die Art der Sicherung an den Kreuzungen seit Bescheiden aus den Jahren 1999 (Kreuzung in km \*\*\*), 1966 (Kreuzung in km \*\*\*) und 1993 (Kreuzung in km \*\*\*) unverändert geblieben sei. In keinem dieser Bescheide sei das Land zur Kostentragung verpflichtet worden. Mit den Bescheiden aus dem Jahr 2008 seien diese Sicherungen lediglich fortgeschrieben worden.

Im Fall einer Entscheidung über die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung vor dem 31. März 2002 bestehe bei gleichbleibender Art der Sicherung eine Verpflichtung zur

Kostentragung nur dann, wenn die Behörde den Straßenerhalter (im Sicherungsbescheid) dazu verpflichtet habe. Anordnungen, wonach die bisherige Art der Sicherung beibehalten werden könne, würden nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes keine Kostentragungspflicht begründen.

Die beschwerdeführende Gesellschaft äußerte sich dazu nicht.

7. Am 10. Oktober 2019 ersuchte die belangte Behörde die beschwerdeführende Gesellschaft um Bekanntgabe, ob im Hinblick auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Mai 2019, \*\*\*, und vom 26. Juni 2019, \*\*\*, die jeweiligen Anträge aufrechterhalten würden.

Die beschwerdeführende Gesellschaft brachte dazu in ihrer Äußerung vom 16. Oktober 2019 ergänzend vor, dass die von der Behörde angeführten Judikate des Verwaltungsgerichtshofes nicht auf die hier gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen übertragbar seien und das Erkenntnis vom 26. Juni 2019 überdies nur „einen Teilbereich“ (nämlich nicht technische Sicherungen) abdecken würde. Bei technischen Sicherungsanlagen komme es bei der Frage nach einer Neuerrichtung oder Beibehaltung hingegen maßgeblich auf die restliche technische Nutzungsdauer der bestehenden Anlage an. Diese sei bei den vorliegenden Anlagen zwar noch nicht gänzlich abgelaufen, allerdings weit fortgeschritten, was bei der Kostentragung zumindest anteilig berücksichtigt werden müsse. Ansonsten komme es zu einer unbilligen Bevorzugung des Straßenerhalters.

8. Mit den drei angefochtenen Bescheiden vom 2. April 2020 wurden jeweils der Hauptantrag und die Eventualanträge der beschwerdeführenden Gesellschaft vom 10. Jänner 2019 abgewiesen. In der Begründung folgte die belangte Behörde im Wesentlichen der Argumentation des mitbeteiligten Landes, wonach für die Eisenbahnkreuzung durch den Bescheid vom 21. Dezember 2015 nur festgelegt worden sei, dass die bisherige Art der Sicherung nach der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) auch auf Grundlage der EisbKrV beibehalten werden könne. Der Verwaltungsgerichtshof habe in seinem Erkenntnis vom 18. Februar 2015, Ro 2014/03/0077, ausgesprochen, dass diesfalls die sinngemäße Anwendung des § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG nicht zum Tragen komme. Von der beschwerdeführenden Gesellschaft sei – wie sich auch aus ihrem eigenen Antrag

sowie der angeschlossenen Kostenaufstellung ergebe – lediglich die bestehende Sicherungsanlage nach § 8 EKVO 1961 an die neuen rechtlichen und technischen Bestimmungen der EisbKrV angepasst worden. Im Erkenntnis vom 26. Juni 2019 (vgl. oben 10.) 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 EisbG nach sich.

9. Gegen diese Bescheide richten sich die vorliegenden drei Beschwerden, mit denen die beschwerdeführende Gesellschaft jeweils ihre bisherigen rechtlichen Ausführungen im Wesentlichen wiederholt. Sie beantragt, das Landesverwaltungsgericht möge ihrem Antrag vom 10. Jänner 2019 (in eventu im gesetzlichen Ausmaß) Folge geben, in eventu die angefochtenen Bescheide aufheben und die Angelegenheiten zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückverweisen.

Die Beschwerden wurden dem Landesverwaltungsgericht am 12. Mai 2020 vorgelegt.

10. Das Gericht führte in der Beschwerdesache LVwG-AV-505/001-2020 (betreffend die Kreuzung in km \*\*\*) am 9. Oktober 2020 eine erste mündliche Verhandlung (damals gemeinsam mit der Beschwerdesache LVwG-AV-512/001-2020, die eine andere Eisenbahnkreuzung an dieser Strecke zum Gegenstand hat) durch.

Am 16. März 2021 führte das Gericht in allen drei Beschwerdesachen eine gemeinsame öffentliche mündliche Verhandlung durch.

An beiden Verhandlungen nahmen der Rechtsvertreter und weitere Vertreter der beschwerdeführenden Gesellschaft sowie eine Konzipientin des Rechtsvertreters des mitbeteiligten Landes teil. Die belangte Behörde blieb den Verhandlungen fern.

Die anwesenden Parteienvertreter verzichteten am Schluss der Verhandlung vom 16. März 2021 auf die mündliche Verkündung der Entscheidung.

11. Dieser Sachverhalt bzw. Verfahrensgang ergibt sich aus den vorgelegten Verwaltungsakten und aus den Gerichtsakten, denen insoweit keine Partei

entgegengetreten ist, sowie – hinsichtlich der an den Kreuzungen im Anschluss an die Bescheide vom 21.12.2015 durchgeführten Arbeiten – aus dem Vorbringen der beschwerdeführenden Gesellschaft bzw. der Einvernahme ihrer Vertreter in den mündlichen Verhandlungen. Dem sind die übrigen Parteien insoweit nicht entgegengetreten.

## II. Rechtsvorschriften

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrgesetzes (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 Agrarverfahrgesetzes – AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrgesetzes 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.

[...]“

2. Die maßgeblichen Bestimmungen des Allgemeinen

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

„[...]

§ 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 Verfahrensanordnungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen.

[...]“

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:

„[...]

3. Teil

Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

[...]

11. Hauptstück  
Sonstiges

Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete

§ 40. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat Personen, wenn sie die im Abs. 2 bezeichneten Erfordernisse erfüllen und hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Eignung keine Bedenken bestehen, auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens in einem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis zu führen.

[...]



#### 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. [...]

## 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 [...]

4. Lichtzeichen mit Schranken [...]

(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.

[...]

#### 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.

[...]

Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges

§ 68. Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken fahrtbewirkt, ist der Zeitpunkt des Einschaltens der Lichtzeichen bei Lichtzeichen mit Schranken so zu bemessen, dass Straßenbenutzer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese noch gefahrlos verlassen können und die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind (erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges).

§ 69. [...]

(4) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken, die sich unter Deckung eines Signals und in Abhängigkeit zu diesem Signal befinden, nicht fahrbewirkt, ist bei der Freistellung des deckenden Signals sicherzustellen, dass die Freistellung des deckenden Signals erst dann erfolgt, nachdem

[...]

2. die Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 [...]

[...]

den Straßenbenützern Halt gebieten.

Für den Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals darf die Fahrzeit vom deckenden Signal bis zur Eisenbahnkreuzung in die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges eingerechnet werden, wenn zum Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals das gelbe, nicht blinkende Licht beziehungsweise das rote, nicht blinkende Licht leuchtet und sichergestellt ist, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben und weiters die Fahrzeit zwischen dem deckenden Signal und der Eisenbahnkreuzung ausreicht, dass die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind. Reicht die Fahrzeit zwischen dem deckenden Signal und der Eisenbahnkreuzung nicht aus, dass die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind, ist der Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signales so festzulegen, dass die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gewahrt bleibt.

[...]

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und Fernüberwachung

§ 71. (1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume setzt sich zusammen aus:

1. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
2. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten),
3. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
4. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(2) Wird bei fahrbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume, noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben, ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich, setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zusammen aus:

1. der Öffnungszeit der Schrankenbäume (diese hat in der Regel 8 Sekunden zu betragen und darf 10 Sekunden nicht überschreiten und 6 Sekunden nicht unterschreiten),
2. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
3. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten),
4. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
5. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(3) Bei der Ermittlung der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschraken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume ist davon auszugehen, dass Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Für das Anfahren bis zum Erreichen der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d$  von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 1 Z. 2 eine Anfahrbeschleunigung von  $1,0 \text{ m/s}^2$  und für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 1 Z. 3 und 4 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  sowie für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 1 Z 5 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  anzunehmen. Für Fußgänger ist die gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d_F$  zugrunde zu legen. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschraken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

[...]

#### 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. [...]

[...]

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 106. (1) Diese Verordnung tritt an dem der Kundmachung dieser Verordnung folgenden dritten Monatsersten in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), BGBl. Nr. 2/1961, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 123/1988, außer Kraft.“

5. § 2 Abs. 2 lit. c der (gemäß § 106 EisbKrV mit Ablauf des 31.08.2012 außer Kraft getretenen) Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. 2 in der zuletzt geltenden Fassung BGBl. 123/1988 (in weiterer Folge abgekürzt mit EKVO 1961), sah für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen u.a. die Sicherungsart „Schrankenlagen“ vor. Die Behörde konnte gemäß § 8 Abs. 4 leg.cit., wenn sie dies aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs für notwendig erachtete, eine Ausgestaltung der Schrankenanlage in der Form anordnen, dass Fahrzeuge, die sich während des Schließens der Schranken noch auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese gefahrlos verlassen können.

### III. Rechtliche Beurteilung

1. Die teilweise Verbindung der Beschwerdeverfahren zur gemeinsamen Verhandlung und die Verbindung zur gemeinsamen Entscheidung erfolgte wegen ihres sachlichen und rechtlichen Zusammenhanges auf Grundlage des § 17 VwGGV iVm § 39 Abs. 2 AVG.

2. Inhaltlich ist vorzuschicken, dass die beschwerdeführende Gesellschaft Partei der Sicherungsverfahren nach § 49 Abs. 2 erster Halbsatz EisbG an allen drei Eisenbahnkreuzungen war, ihr die Bescheide vom 21. Dezember 2015 zugestellt wurden und diese mangels Erhebung eines Rechtsmittels ihr gegenüber in Rechtskraft erwachsen sind. Daher entfalten die Sprüche dieser Bescheide in den von ihr durch Antragstellung nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EisbG eingeleiteten behördlichen Kostenverfahren jedenfalls für die Gesellschaft – wie dies § 38 AVG voraussetzt – Bindungswirkung (vgl. dazu *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 38, Rz 21 ff, Stand 01.07.2005, rdb.at). Dies gilt ebenso in den nunmehrigen verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren.

3. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem – in der mündlichen Verhandlung vom 16.03.2021 mit den anwesenden Parteien erörterten – Erkenntnis vom 18. Dezember 2020, Ra <sup>\*\*\*</sup>, <sup>\*\*\*</sup>, ausgeführt (Rz 26 f):

„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, <sup>\*\*\*</sup>).

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).“

Im zitierten Erkenntnis vom 26. Juni 2019, <sup>\*\*\*</sup>, hat der Verwaltungsgerichtshof in Rz 21 bzw. 24 außerdem ausgesprochen:

„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).

[...]

Bereits aus dieser Terminologie des § 102 Abs. 3 EisbKrV 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).“

4. In den vorliegenden Fällen wurde mit den Bescheiden vom 21. Dezember 2015 jeweils ausdrücklich ausgesprochen, dass die bestehenden Schrankenanlagen an den Eisenbahnkreuzungen beibehalten werden können.

Für eine neue Festlegung der Sicherung der Kreuzung im Sinn des Erkenntnisses vom 18. Dezember 2020 (Rz 27) lassen sich den Bescheiden keinerlei Anhaltspunkte entnehmen. Dies gilt insbesondere für einen Ablauf der technischen Nutzungsdauer. Vielmehr bringt die beschwerdeführende Gesellschaft in den Beschwerden selbst vor, dass die Nutzungsdauer der Anlagen (im Zeitpunkt der Beschwerdeerhebung) erst etwa zur Hälfte abgelaufen war.

Im Hinblick darauf folgt aus der zitierten Rechtsprechung des Verwaltunggerichtshofes, dass trotz der grundsätzlichen Beibehaltung der bestehenden Schrankenanlagen allenfalls vorzunehmende Anpassungen nicht zur Zulässigkeit einer Kostenentscheidung führen. Um eine solche Anpassung handelt es sich zunächst bei der ausdrücklich angeordneten Verlegung der Einschaltstelle bei der Kreuzung in km \*\*\*. Aber auch die von der beschwerdeführenden Gesellschaft darüber hinaus ins Treffen geführten Änderungen, konkret der „Vorleuchtdauer“ (Zeitpunkt des Einschaltens der Lichtzeichen in den Worten des § 68 bzw. Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen in den Worten des § 71 EisbKrV) und der „Abhängigkeit des deckenden Signals“ (vgl. § 69 Abs. 4 EisbKrV), wären als einzelne technische Anpassungen zu qualifizieren. Ob diese tatsächlich erforderlich waren (die Behörde hielt in den Begründungen der Bescheide vom 21.12.2015 abgesehen von der Verlegung der Einschaltstelle keine Anpassungen der Anlagen für notwendig; eine Anpassung an § 69 ist auch in § 102 Abs 3 EisbKrV nicht genannt), kann daher dahingestellt bleiben.

Die von der Gesellschaft (auch in der Beschwerde) behauptete, vom Erkenntnis vom 26. Juni 2019 abweichende rechtliche Beurteilung von technischen Sicherungsarten findet weder im Gesetzes- bzw. Verordnungswortlaut noch in der Rechtsprechung des Verwaltunggerichtshofes Deckung, beziehen sich doch sowohl das Erkenntnis vom 18. Dezember 2020 als auch § 102 Abs. 3 EisbKrV auf „technisch“ gesicherte Kreuzungen.

5. Zu klären bleibt, ob die mit den Sprüchen der Bescheide vom 21. Dezember 2015 angeordneten Änderungen der bisherigen Art des Schrankenschließens (gleichzeitig statt zuvor versetzt) in diesem Umfang zur Zulässigkeit behördlicher Kostenentscheidungen nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EisbG führen.



Dafür könnte zunächst ins Treffen geführt werden, dass es sich dabei nicht um eine in § 102 Abs. 3 EisbKrV genannte Anpassung handelt. Außerdem hat der Verordnungsgeber die Arten des Schrankenschließens in § 4 Abs. 2 EisbKrV offenbar als „Unterarten“ der Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ nach § 4 Abs. 1 Z 4 leg.cit. definiert. Daher ist im Fall der Festlegung dieser Sicherungsart zusätzlich die (nach den Kriterien des § 38 Abs. 2 und 3 iVm § 32 EisbKrV festzulegende) Art des Schrankens bzw. des Schrankenschließens nach § 5 Abs. 1 leg.cit. zwingend in den Spruch des Sicherungsbescheides aufzunehmen, was auf die (sonstige) technische Ausgestaltung der Schrankenanlage (samt Lichtzeichen) nach den §§ 67 ff EisbKrV nicht zutrifft. Dadurch unterscheidet sich die EisbKrV auch von der EKVO 1961, die einen solchen Ausspruch auf Grundlage ihres § 8 Abs. 4 ins (näher bestimmte) Ermessen der Behörde stellte.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vertritt dennoch die Ansicht, dass die bloße Vorschreibung einer Änderung der Art des Schrankenschließens bei im Übrigen ausgesprochener Zulässigkeit der Beibehaltung der bisherigen Sicherung die Zulässigkeit einer Kostenentscheidung nicht zu bewirken vermag. Für diese Auslegung spricht einerseits die vom Verordnungsgeber durch § 4 EisbKrV intendierte Übernahme der zuvor in § 2 Abs. 2 EKVO 1961 taxativ aufgezählten fünf Sicherungsarten mit bloßen sprachlichen Adaptierungen (so VwGH 26.06.2019, \*\*\*, Rz 22). Demnach bedeutet der zusätzliche Ausspruch nach § 4 Abs. 2 EisbKrV für sich alleine keine Änderung der bisherigen Sicherungsart „Schrankenanlage“ nach § 2 Abs. 2 lit. c EKVO 1961, sodass davon ausgegangen werden kann, dass dieser Ausspruch alleine der Anordnung einer Beibehaltung nach § 102 Abs. 1 letzter Satz bzw. § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht entgegensteht, auch wenn er zu einer Änderung der bisher bestehenden Art des Schrankenschließens führt.

Andererseits spricht auch die inhaltliche Einordnung einer solchen Änderung für dieses Ergebnis. Nach den getroffenen Feststellungen waren für die Durchführung lediglich elektronische bzw. elektrotechnische (also keine äußeren baulichen) Anpassungen der bestehenden Anlage erforderlich, die somit in ihren wesentlichen Elementen (Schranken samt Antrieb und Lichtzeichen) unverändert bestehen bleiben konnte. Die Vorschreibung erscheint daher der „Vorschreibung einzelner technischer Anpassungen“ iSd Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. Juni 2019

und vom 18. Dezember 2020 vergleichbar, auch wenn sie nicht auf § 102 Abs. 3, sondern auf § 4 Abs. 2 und 3 iVm § 5 Abs. 1 EisbKrV beruht.

Im Übrigen ist in den konkreten Fällen zu bemerken, dass die belangte Behörde offenbar Neuregelungen der Art des Schrankenschließens gar nicht intendiert hat. In den Bescheidbegründungen finden sich dazu keine speziellen Feststellungen, weshalb davon auszugehen ist, dass die Behörde auch insoweit von der Möglichkeit einer Beibehaltung ausging. Das hat sie in den entsprechenden Spruchteilen jeweils durch die Worte „wie bisher“ zum Ausdruck gebracht hat. Daher wurde – wenn auch auf Grundlage eines im Sicherungsverfahren offenbar unzureichend ermittelten Sachverhalts – ebenso wie auch für die sonstige Anlage rechtskräftig bloß eine Beibehaltung angeordnet.

6. Darüber hinausgehende Änderungen auf Grund der Bescheide vom 21. Dezember 2015 wurden von der beschwerdeführenden Gesellschaft weder im Verwaltungs- noch im Beschwerdeverfahren geltend gemacht.

Diese Bescheide rechtfertigten somit keine behördliche Entscheidung nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EisbG. Daran vermag es entgegen der von der beschwerdeführenden Gesellschaft in der Verhandlung vom 16. März 2021 geäußerten Ansicht nichts zu ändern, dass die Anpassungsarbeiten unter der Leitung von in das Register nach § 40 EisbG eingetragenen Personen erfolgten.

7. Die davor erlassenen Bescheide über die Sicherung der Kreuzungen vom 21. Februar, vom 6. März bzw. vom 7. November 2008 kommen als Grundlagen behördlicher Kostenentscheidungen schon im Hinblick auf das Verstreichen der dreijährigen Antragsfrist des § 48 Abs. 3 EisbG nicht in Betracht. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Erkenntnis vom 18. Dezember 2020 (Rz 29) auch klargestellt, dass das EisbG nicht zwischen Anträgen nach § 48 Abs. 2 und 3 unterscheidet. Es kennt vielmehr nur den befristeten Antrag nach § 48 Abs. 3, sodass es auf die Wahrung der Antragsfrist auch dann ankommt, wenn wie im vorliegenden Fall vom Eisenbahnunternehmen nur eine Kostentragung durch den Träger der Straßenbaulast in der Höhe von 50 % begehrt wird.

Soweit die derzeitigen Sicherungen noch auf Bescheide zurückgehen, die vor dem 1. April 2002 (Inkrafttretensdatum des § 48 EisbG idF des Deregulierungs-

gesetzes 2001) erlassen wurden, steht (wie das mitbeteiligte Land bereits im  
Verwaltungsverfahren zutreffend vorgebracht hat) deren Rechtskraftwirkung einer  
Kostenentscheidung entgegen (vgl. dazu VwGH 18.02.2015, Ro 2014/03/0077).

8. Die belangte Behörde hat die Anträge vom 10. Jänner 2019 somit zu Recht  
abgewiesen. Daher sind auch die dagegen gerichteten Beschwerden als  
unbegründet abzuweisen.

9. Bei diesem Verfahrensergebnis erübrigen sich Feststellungen zur Höhe der  
von der beschwerdeführenden Gesellschaft für die Anpassung der  
Sicherungsanlagen aufgewendeten Kosten (und damit auch der von ihr in der  
Verhandlung vom 16.03.2021 gestellte, darauf gerichtete Beweisantrag).

#### IV. Zur Zulässigkeit der Revision

Die Revision ist zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der  
Frage fehlt, ob (alleine) die Anordnung einer (geänderten) Art des  
Schrankenschließens eine Kostenentscheidung nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3  
EisbG zulässig macht. Wie oben (III.5.) bereits dargelegt wurde, ist auch ein anderes  
als das vom Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erzielte Auslegungsergebnis  
vorstellbar. Somit war im Beschwerdeverfahren eine Rechtsfrage zu lösen, der im  
Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt.