

Geschäftszahl:

LVwG-AV-397/001-2021

St. Pölten, am 09. September 2021

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter über die Beschwerde der A Gesellschaft mbH in ***, vertreten durch B, Rechtsanwalt in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 2. Februar 2021, Zl. ***, betreffend Auflassung nach dem EisbG, zu Recht:

1. Gemäß § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG wird der Beschwerde Folge gegeben und der angefochtene Bescheid aufgehoben.
2. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG iVm § 25a Abs. 1 VwGG eine Revision zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Sachverhalt und Verfahrensgang

1. Der von km *** bis km *** reichende Streckenteil *** – *** der (normalspurigen) Eisenbahnstrecke (Nebenbahn) *** – *** wurde mit Bescheid der belangten Behörde vom 21. Dezember 2011 dauernd betriebseingestellt und die Konzession der C AG für den Eisenbahnbetrieb insoweit für erloschen erklärt.

Am 25. August 2015 wurde dieser Streckenteil von der C AG an die beschwerdeführende Gesellschaft verkauft und ihr am 4. September 2015 übergeben.

2. Am 27. Juli 2016 beantragte die Gesellschaft bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs die Erteilung einer Genehmigung nach § 17 Eisenbahngesetz (EisbG) zum Bau und Betrieb einer Anschlussbahn sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem eingestellten Streckenabschnitt sowie dem unmittelbar daran anschließenden, ebenfalls eingestellten Streckenabschnitt *** – *** (einer anderen, schmalspurigen Eisenbahnstrecke). Dieser Antrag wurde mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft vom 29. Juli 2019 auf Grundlage des § 13 Abs. 3 AVG zurückgewiesen. Eine dagegen an das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erhobene Beschwerde blieb hinsichtlich des Streckenabschnittes *** – *** erfolglos, hinsichtlich des anschließenden Abschnittes sowie vorgeschriebener Kommissionsgebühren wurde der Beschwerde hingegen Folge gegeben (vgl. dazu im Einzelnen das Erkenntnis vom 20.02.2020, LVwG-AV-1058/001-2019, das allen Parteien zugestellt wurde).

3. Am 9. Oktober 2020 stellte die Gesellschaft neuerlich bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs einen auf § 17 EisbG gestützten Antrag mit gleichem Inhalt wie schon am 27. Juli 2016.

4. Mit dem angefochtenen Bescheid schrieb die belangte Behörde der beschwerdeführenden Gesellschaft, gestützt auf § 29 Abs. 2 EisbG, 23 auf dem eingestellten Streckenteil durchzuführende Maßnahmen vor (Spruchpunkt I.). Dafür wurde grundsätzlich eine Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides gesetzt, bei einigen Maßnahmen auch eine kürzere Frist. Darüber hinaus wurde ihr auf Grundlage von TP 7 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 eine Verwaltungsabgabe in der Höhe von € 28,80 vorgeschrieben (Spruchpunkt II.).

Dies begründete die Behörde nach Darstellung des auch dem vorliegenden Erkenntnis zu Grunde gelegten Verfahrensganges mit den Ergebnissen eines am 17. September 2020 durchgeführten Ortsaugenscheines am eingestellten Streckenteil, an dem ein eisenbahntechnischer, ein wasserbautechnischer sowie ein bautechnischer Amtssachverständiger teilgenommen hatten. Die beschwerdeführende Gesellschaft habe der Behörde keine Auffassungsmaßnahmen angezeigt, sondern habe (in zwei Schriftsätzen vom 12. Oktober 2020 bzw. vom 25. Jänner

2021) im Rahmen des Parteiengehörs lediglich vorgebracht, dass auf Grund der vorgesehenen Nachnutzung des Streckenteils als Anschlussbahn die Durchführung eines Auflassungsverfahrens obsolet sei. Die Behörde gehe aber angesichts der Zurückweisung des Antrages vom 27. Juli 2016 ungeachtet des neuerlichen Antrages vom 9. Oktober 2020, der kurz nach der Verhandlung im Auflassungsverfahren gestellt worden sei und zu dem abermals mangels ausreichender Einreichunterlagen von der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs ein Verbesserungsauftrag erteilt worden sei, davon aus, dass keine ernsthafte Absicht bestehe, hier tatsächlich eine Anschlussbahn zu betreiben. Daher halte es die Behörde nicht für angezeigt, den Ausgang des Verfahrens bei der Bezirkshauptmannschaft abzuwarten. Mit einem Bescheid der belangten Behörde vom 18. Jänner 2018 aufgetragene Maßnahmen hinsichtlich der ehemaligen schienengleichen Eisenbahnübergänge hätten nicht zu einer Neutralisierung der davon ausgehenden Gefahren geführt.

Die Voraussetzungen für den Entfall des Auflassungsverfahrens in § 29 Abs. 1 EISbG („sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind ...“) lägen somit nicht vor, sei doch die Einstellung beinahe vor zehn Jahren erfolgt. Den in bzw. nach der Verhandlung im Auflassungsverfahren erstatteten Gutachten sei die Gesellschaft nicht entgegengetreten.

Die von den Sachverständigen formulierten Maßnahmen seien von der Behörde (in der im Spruch modifizierten Form) als unumgänglich erachtet worden. Hinsichtlich der Leistungsfristen sei auf die Ausführungen der Amtssachverständigen zurückgegriffen worden bzw. erscheine eine zweijährige Leistungsfrist angemessen.

5. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende rechtzeitige Beschwerde, mit der die beschwerdeführende Gesellschaft begehrt, den angefochtenen Bescheid „für nichtig“ zu erklären, in eventu diesen aufzuheben.

Die Beschwerde wurde dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich von der belangten Behörde samt dem zugehörigen elektronischen Verwaltungsakt am 1. März 2021 vorgelegt.

6. Das Landesverwaltungsgericht ersuchte die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs am 11. August 2021 um Bekanntgabe des Verfahrensstandes in dem von

der beschwerdeführenden Gesellschaft am 9. Oktober 2020 anhängig gemachten Bewilligungsverfahren.

Die Bezirkshauptmannschaft teilte dem Gericht am 16. August 2021 mit, dass dem Antrag zunächst keine Projektunterlagen beigelegt gewesen seien. Daher sei neuerlich ein Verbesserungsauftrag erteilt worden. Nach mehreren Fristerstreckungen seien die Unterlagen schließlich von der beschwerdeführenden Gesellschaft am 1. Juli 2021 vorgelegt worden und befänden sich nunmehr zur Prüfung beim Amtssachverständigen, der sich bislang noch nicht geäußert habe.

Zu dieser Äußerung gewährte das Gericht am 18. August 2021 beiden Parteien Parteiengehör. Dabei teilte es ihnen auch seine vorläufige Rechtsauffassung mit, wonach im Hinblick auf den Willen der beschwerdeführenden Gesellschaft, den eingestellten Streckenabschnitte weiterhin für Eisenbahnzwecke zu nutzen, die Voraussetzungen des § 29 Abs. 1 EisbG für eine Auflassung nicht vorliegen.

7. Die belangte Behörde erklärte in ihrer Stellungnahme vom 23. August 2021, der beschwerdeführenden Gesellschaft sei nach wie vor keine Bewilligung nach § 17 EisbG erteilt worden. Außerdem ergebe sich aus der Verhandlungsschrift vom 17. September 2020, dass das Gleis zum überwiegenden Teil abgebrochen worden sei. Aus zwei angeschlossenen Schreiben der Stadtgemeinde *** vom 22. und 25. Juni 2021 ergebe sich, dass dieser Zustand unverändert geblieben sei und eine Nachnutzung als Anschlussbahn auf unbestimmte Zeit de facto nicht in Betracht komme.

Selbst wenn der beschwerdeführenden Gesellschaft die von ihr beehrte Bewilligung erteilt würde, wäre wohl eine Einstellung der Anschlussbahn nach § 19b EisbG zu beurteilen. Die Behörde vertrete die Auffassung, dass der zweite Halbsatz des ersten Satzes des § 29 Abs. 1 EisbG nur dann zur Anwendung komme, wenn eine Nachnutzung als Anschlussbahn nicht bloß rechtlich möglich erscheine, sondern auch tatsächlich in Betracht komme. Das Einbringen eines Antrages gemäß § 17 EisbG allein vermöge demnach keine Befreiung von der Auflassungsverpflichtung zu bewirken, zumal dies erst nach Vorliegen des Ergebnisses der Ortsverhandlung vom 17. September 2020 erfolgt sei. Die „weiche“ Formulierung des § 29 Abs. 1 zweiter Halbsatz erster Satz EisbG („vorgesehen sind“) sei keinesfalls so zu verstehen, dass

mit bloßen Absichtserklärungen die Auflassungsverpflichtung umgangen werden kann.

Sollte der Gesellschaft innerhalb der im angefochtenen Bescheid angeführten Leistungsfrist tatsächlich die Bewilligung erteilt werden und der Zustand der Bahn keine Sicherheitsbedenken mehr hervorrufen, würde der angefochtene Bescheid ohnehin außer Kraft gesetzt.

8. Die beschwerdeführende Gesellschaft erklärte in ihrer Stellungnahme vom 31. August 2021, sie habe nach wie vor den Willen, den Streckenteil als Anschlussbahn, somit für Eisenbahnzwecke, zu nutzen. Ansonsten hätte sie keine Anträge nach § 17 EisbG gestellt. Die vorläufige Rechtsansicht des Landesverwaltungsgerichts sei daher zutreffend.

9. Dieser Sachverhalt bzw. Verfahrensgang ergibt sich aus dem vorgelegten Verwaltungsakt bzw. dem Gerichtsakt und wird von keiner Partei bestritten. Insbesondere ist auch der von der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs am 16. August 2021 bekanntgegebene Stand des Verfahrens über den Antrag der beschwerdeführenden Gesellschaft vom 12. Oktober 2020 unbestritten. Dieser wird daher der vorliegenden Entscheidung zu Grunde gelegt.

II. Rechtsvorschriften

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), BGBl. I 33/2013 idF BGBl. I 109/2021, lauten:

„[...]“

Verhandlung

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

(2) Die Verhandlung kann entfallen, wenn

1. [...] bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben [...] ist [...]

[...]

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:

„[...]"

Anbringen

§ 13. [...]"

(3) Mängel schriftlicher Anbringen ermächtigen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels innerhalb einer angemessenen Frist mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

[...]"

Erledigungen

§ 18. [...]"

(3) Schriftliche Erledigungen sind vom Genehmigungsberechtigten mit seiner Unterschrift zu genehmigen; wurde die Erledigung elektronisch erstellt, kann an die Stelle dieser Unterschrift ein Verfahren zum Nachweis der Identität (§ 2 Z 1 E-GovG) des Genehmigenden und der Authentizität (§ 2 Z 5 E-GovG) der Erledigung treten.

(4) Jede schriftliche Ausfertigung hat die Bezeichnung der Behörde, das Datum der Genehmigung und den Namen des Genehmigenden zu enthalten. Ausfertigungen in Form von elektronischen Dokumenten müssen mit einer Amtssignatur (§ 19 E-GovG) versehen sein; Ausfertigungen in Form von Ausdrucken von mit einer Amtssignatur versehenen elektronischen Dokumenten oder von Kopien solcher Ausdrücke brauchen keine weiteren Voraussetzungen zu erfüllen. Sonstige Ausfertigungen haben die Unterschrift des Genehmigenden zu enthalten; [...]"

[...]"

3. Gemäß § 19 Abs. 3 des E-Government-Gesetzes (E-GovG), BGBl. I 10/2004 idF BGBl. I 32/2018, ist die Amtssignatur im Dokument durch eine Bildmarke, die der

Verantwortliche des öffentlichen Bereichs im Internet als die seine gesichert veröffentlicht hat, sowie durch einen Hinweis im Dokument, dass dieses amtssigniert wurde, darzustellen. Die Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels sind vom Verantwortlichen des öffentlichen Bereichs bereitzustellen.

4. Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. 60 in der für den Beschwerdefall maßgeblichen Fassung BGBl. I 60/2019 (vgl. die Übergangsbestimmung in § 243 Abs. 10 EisbG idF BGBl. I 143/2020), lauteten:

„1. Teil
Begriffsbestimmungen
Eisenbahnen

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

1. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

[...]

b) Nebenbahnen:

[...]

2. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

a) Anschlussbahnen;

[...]

Öffentliche Eisenbahnen

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt sind und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr).

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

[...]

3. Teil

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

[...]

4. Hauptstück

Genehmigung für nicht-öffentliche Eisenbahnen

Erforderlichkeit der Genehmigung

§ 17. Zum Bau und zum Betrieb von sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung erforderlich.

Genehmigungsverfahren

§ 17a. (1) Die Erteilung der Genehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauentwurf und ein Bau- und Betriebsprogramm beizugeben.

[...]

6. Hauptstück Pflichten des Eisenbahnunternehmens

Vorkehrungen

§ 19. [...]

(2) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

[...]

Einstellung aus Sicherheitsgründen

§ 19b. (1) Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde im ersteren Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn und im anderen Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes gegenüber dem zum Betrieb der Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern im ersteren Fall die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und im anderen Fall die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der eingestellte Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung anderer Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

[...]

Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

§ 28. (1) Ist die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar, so hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes zu bewilligen.

[...]

(6) Wird die dauernde Einstellung des Betriebes einer Eisenbahn oder eines Streckenteiles derselben bewilligt, so hat die Behörde gleichzeitig die Konzession insoweit für erloschen zu erklären.

Auflassung einer Eisenbahn

§ 29. (1) Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn. Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn hat der im Abs. 2 angeführten Behörde anzuzeigen, welche Eisenbahnanlagen er zu beseitigen beabsichtigt und die Vorkehrungen anzuzeigen, die er im Hinblick auf die Belange der öffentlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Schäden an öffentlichem oder privatem Gut zu treffen beabsichtigt, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten.

(2) Bei dauernder Einstellung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn hat der Landeshauptmann, bei dauernder Einstellung des Betriebes einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder von Teilen einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hat die Bezirksverwaltungsbehörde, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere auf die Belange der öffentlichen Sicherheit, von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der aufzulassenden Eisenbahn oder des aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird. Ist keine behördliche Verfügung notwendig, ist dies dem Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder dem Inhaber von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn mitzuteilen.

(3) Der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder der Inhaber eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn hat die durchgeführte Auflassung der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von dauernd betriebseingestellten Teilen einer Eisenbahn der Behörde anzuzeigen.

(4) Die dauernd betriebseingestellte Eisenbahn oder der dauernd betriebseingestellte Teil einer Eisenbahn gelten als aufgelassen, wenn der Inhaber der aufzulassenden Eisenbahn oder eines aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn diese entsprechend seiner Anzeige, und falls die Behörde eine Verfügung gemäß Abs. 2 erlassen hat auch entsprechend dieser Verfügung, aufgelassen hat und die Behörde dies bescheidmäßig festgestellt hat. Mit dem Eintritt der Rechtskraft dieses Feststellungsbescheides ist die Auflassung beendet und erlischt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die aufgelassene Eisenbahn oder für den aufgelassenen Teil einer Eisenbahn.

[...]"

5. Gemäß TP 7 des Tarifs zur Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 (BVwAbgV), BGBl. 24 idF BGBl. II 462/2001, beträgt die Verwaltungsabgabe für

Vidierungen, sofern die Amtshandlung wesentlich im Privatinteresse der Partei gelegen ist, € 3,20.

III. Rechtliche Beurteilung

1. In der Beschwerde wird zunächst eine unzureichende Genehmigung bzw. Ausfertigung des angefochtenen Bescheides behauptet.

Aus dem vorgelegten elektronischen Akt ergibt sich, dass der Bescheid am 2. Februar 2021 von jenem Genehmiger, dessen Name auch im Bescheid angeführt ist, elektronisch genehmigt wurde. Weiters enthält die der beschwerdeführenden Gesellschaft zugestellte, am Folgetag erstellte und versendete Ausfertigung die Bildmarke der dabei verwendeten Amtssignatur samt einem Hinweis, dass das Dokument amtssigniert wurde und nähere Hinweise dazu unter *** abrufbar sind. Über diese Seite ist auch (über einen Link) genau jene Bildmarke abrufbar (und somit veröffentlicht), die sich auf der Ausfertigung befindet. Die hinter der Amtssignatur stehende Signatur wurde vom Landesverwaltungsgericht geprüft und ist gültig.

Der angefochtene Bescheid wurde also gemäß §18 Abs. 3 AVG genehmigt und gemäß § 18 Abs. 4 AVG iVm § 19 E-GovG ausgefertigt. Die Beschwerde ist somit – da auch kein anderer Grund für ihre Unzulässigkeit hervorgekommen ist – zulässig.

2. Die belangte Behörde ist im Hinblick auf Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides vom Vorliegen der Voraussetzungen des § 29 Abs. 1 EisbG für eine Auflassung des Streckenteils *** – *** ausgegangen. Dies hat sie im Wesentlichen mit der Zurückweisung des Antrages vom 27. Juli 2016 nach § 13 Abs. 3 AVG, der erst kurz nach der Verhandlung vom 17. September 2020 erfolgten neuerlichen Antragstellung am 9. Oktober 2020, die wiederum zur Erteilung eines Verbesserungsauftrages führte, sowie der bereits lange zurückliegenden Einstellung des Streckenabschnittes begründet.

Die Neuformulierung des § 29 EisbG geht auf die Novelle BGBl. I 124/2011 zurück. In den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage zu dieser Bestimmung (1506 BlgNR XXIV. GP, S. 5) heißt es:

„Nach bisheriger Rechtslage sind dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen. Im Falle einer

dauernd betriebseingestellten öffentlichen Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellter Teile einer öffentlichen Eisenbahn kommt das Tatbestandsmerkmal „dauernd betriebseingestellt“ durch die erteilte Bewilligung nach § 28 Abs. 1, im Falle einer dauernd betriebseingestellten nicht-öffentlichen Eisenbahn oder dauernd betriebseingestellter Teile einer nicht-öffentlichen Eisenbahn durch den Willen des Inhabers, die nicht-öffentliche Eisenbahn oder Teile derselben auf Dauer nicht mehr betreiben zu wollen, zum Ausdruck. Mit der nunmehr vorgesehenen Einfügung in den Gesetzestext soll klargestellt werden, dass die dauernde Einstellung des Betriebes einer öffentlichen oder nicht-öffentlichen Eisenbahn (oder eines Teiles einer Eisenbahn) nicht die Verpflichtung ihres Inhabers begründen soll, die betriebseingestellte Eisenbahn (oder den betriebseingestellten Teil der Eisenbahn) unverzüglich aufzulassen, wenn sie oder einer ihrer Teile weiterhin Eisenbahnzwecken dienen sollen. Im Falle einer dauernd betriebseingestellten öffentlichen Eisenbahn könnten etwa Eisenbahnanlagen für den weiteren Betrieb als nicht-öffentliche Eisenbahn genutzt werden. Ansonsten ist jedoch bei einer dauernden Betriebseinstellung ein Auflassungsverfahren nötig. Die Pflicht, nötige Vorkehrungen gegen Schäden zu treffen, erstreckt sich auch auf den Inhaber.“

Im Ausschussbericht zu dieser Novelle (1584 BlgNR XXIV. GP) finden sich zur Änderung des § 29 EisbG keine Ausführungen.

Sowohl im Gesetzestext als auch in den Erläuterungen kommt somit jedenfalls klar zum Ausdruck, dass die bisherige Rechtslage, nach der im Fall der dauernden Betriebseinstellung jedenfalls ein Auflassungsverfahren durchzuführen war, verändert werden sollte. Voraussetzung dafür ist, dass die eingestellte Eisenbahn oder Teile davon „weiterhin Eisenbahnzwecken dienen sollen“. Weiters ist festzuhalten, dass die im vorliegenden Fall gegebene Konstellation, dass eine ehemals öffentliche Eisenbahn als nicht-öffentliche fortbetrieben werden soll, genau jene ist, die der Gesetzgeber den Erläuterungen zufolge als wesentlichen Anwendungsfall der Ausnahme von der Auflassungsverpflichtung vor Augen hatte.

Weder die Formulierung des § 29 Abs. 1 EisbG („vorgesehen sind“) noch die Erläuterungen liefern einen Anhaltspunkt dafür, dass bereits eine eisenbahnrechtliche Bewilligung für die Nachnutzung zu Eisenbahnzwecken vorliegen muss, um von der Auflassung abzusehen. Ein solches Erfordernis hätte der Gesetzgeber durch eine entsprechende Formulierung zum Ausdruck gebracht. Vielmehr kommt es, wie Gesetzestext und Erläuterungen zeigen, primär auf eine entsprechende Absicht des Inhabers der dauernd eingestellten Eisenbahn bzw. des Streckenteils an.

Der belangten Behörde ist darin zu folgen, dass es – auch mit Blick auf das Ziel des Auflassungsverfahrens, von einer nicht mehr betriebenen Eisenbahn ausgehende

Gefahren zu unterbinden – auf die bloße Absichtserklärung nicht dauernd ankommen kann. Der Inhaber (oder auch ein Dritter) muss innerhalb eines angemessenen Zeitraumes seine Absicht in einen Antrag auf Erteilung einer entsprechenden eisenbahnrechtlichen Bewilligung münden lassen, andernfalls diese nicht (mehr) als gegeben angenommen werden kann und ein Auflassungsverfahren durchzuführen ist. Das bringt auch die Formulierung, dass die eingestellte Eisenbahn bei einer beabsichtigten weiteren Nutzung für Eisenbahnzwecke nicht „unverzüglich“ aufzulassen ist, zum Ausdruck.

Ist aber die Absicht zur weiteren Nutzung einer eingestellten Strecke für Eisenbahnzwecke in einem entsprechenden Bewilligungsantrag manifestiert, so ist von einer solchen Absicht jedenfalls bis zum Abschluss des Bewilligungsverfahrens vor der zuständigen Behörde auszugehen. Sofern man es überhaupt als möglich ansieht, diese dennoch zu verneinen, bedürfte es nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich stichhaltiger Gründe dafür.

Alleine der Umstand, dass der erste Bewilligungsantrag der beschwerdeführenden Gesellschaft nach § 13 Abs. 3 AVG wegen Mängeln (auch nur hinsichtlich der hier gegenständlichen Teilstrecke, nicht aber hinsichtlich des anschließenden Streckenteils) zurückgewiesen wurde, stellt ebensowenig einen stichhaltigen Grund dar wie der Umstand, dass im nunmehr anhängigen Bewilligungsverfahren neuerlich ein Verbesserungsauftrag wegen Mängeln der Einreichunterlagen erteilt wurde, zumal diesem nach der unbestritten gebliebenen Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs mittlerweile nachgekommen wurde (vgl. zur Maßgeblichkeit der Sachlage im Entscheidungszeitpunkt VwGH 17.03.2021, Ra 2021/03/0035, mwN). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bemessung der zur Verbesserung gewährten Frist nach § 13 Abs. 3 AVG bzw. deren Erstreckung im Ermessen der Bezirkshauptmannschaft liegt, sodass dieser eine ausreichendes Instrumentarium zur Vermeidung allfälliger Verzögerungen durch die beschwerdeführende Gesellschaft zur Verfügung stand.

Ohne Relevanz ist auch die von der Behörde in ihrer Stellungnahme vom 22. August 2021 ins Treffen geführte weitgehende Abtragung des früheren Gleises, geht doch aus dem Gesetzeswortlaut klar hervor, dass für die weitere Nutzung für Eisenbahnzwecke nicht nur die gesamte Eisenbahn, sondern auch Teile davon in Betracht kommen. Weder Wortlaut noch Materialien liefern einen Anhaltspunkt dafür,

dass damit nur Streckenteile gemeint wären, sodass für die teilweise Nachnutzung auch Anlagenteile (etwa nur der „Unterbau“, auf dem wie im vorliegenden Fall ein verändertes Gleis errichtet werden soll) in Betracht kommen. Im Übrigen spricht die Abtragung des bisherigen normalspurigen Gleises schon in Anbetracht des Umstandes, dass der eingestellte Streckenteil künftig (gemeinsam mit dem anschließenden Streckenteil Richtung ***) mit einem schmalspurigen Gleis betrieben werden soll, nicht gegen die weitere Nutzungsabsicht.

Wenn die belangte Behörde in der vorgenannten Stellungnahme schließlich auf Sicherheitsbedenken am gegenständlichen Streckenteil (insbesondere im Bereich ehemaliger Eisenbahnkreuzungen) hinweist, so ändern diese an den in § 29 Abs. 1 erster Satz geregelten Voraussetzungen des Auflassungsverfahrens nichts. Der Gesetzgeber hat, um solchen Bedenken zu begegnen, in § 29 Abs. 1 zweiter Satz EibG klargestellt, dass bis zur Auflassung den Inhaber weiterhin die Verpflichtung des § 19 Abs. 2 leg.cit. zur Vermeidung von Schäden auf öffentlichem und privatem Grund trifft.

Auf Grund des bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs anhängigen Verfahrens über den Antrag vom 9. Oktober 2020 ist daher jedenfalls bis zu dessen Abschluss davon auszugehen, dass die beschwerdeführende Gesellschaft den eingestellten Streckenteil weiterhin für Zwecke einer Eisenbahn zu nutzen beabsichtigt.

3. Gründe für die in Spruchpunkt II. des angefochtenen Bescheides vorgenommene Vorschreibung einer Verwaltungsabgabe nach TP 7 des Allgemeinen Teils der BVwAbgV sind dem Bescheid – selbst wenn man von der Rechtmäßigkeit des Spruchpunktes I. des angefochtenen Bescheides ausginge – nicht zu entnehmen. Insbesondere ist nicht zu erkennen, in welcher Amtshandlung die belangte Behörde eine im Privatinteresse der beschwerdeführenden Gesellschaft liegende Amtshandlung „Vidierung“ (vgl. zu diesem Begriff im Zusammenhang mit behördlicher Tätigkeit etwa VwGH 20.07.2011, 2011/17/005; 22.02.2012, 2010/06/0092) erblickt.

4. Sohin erweist sich der angefochtene Bescheid zur Gänze als rechtswidrig, weshalb er aufzuheben ist.

5. Die vom Beschwerdeführer beantragte mündliche Verhandlung kann im Hinblick darauf, dass sich die Aufhebung des angefochtenen Bescheides bereits aus dem Akteninhalt (in Verbindung mit dem Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs vom 16.08.2021, dessen inhaltliche Richtigkeit nicht in Frage steht) ergibt, gemäß § 24 Abs. 2 Z 1 VwGGV entfallen.

IV. Zur Zulässigkeit der Revision

Die Revision ist zulässig, weil zu § 29 EiszG in der hier anzuwendenden, durch die Novelle BGBl. I 124/2011 geschaffenen Fassung Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht vorliegt. Dies gilt insbesondere für die im vorliegenden Fall maßgebliche Rechtsfrage, unter welchen Voraussetzungen ein dauernd betriebseingestellter Teil einer Eisenbahn nach den durch die Novelle neu in § 29 Abs. 1 EiszG eingefügten letzten beiden Halbsätzen weiterhin dazu bestimmt ist, den dort genannten Eisenbahnzwecken zu dienen.

Auch zur Rechtsfrage, was unter einer Vidierung iSd TP 7 des Tarifs zur BVwAbgV zu verstehen ist, liegt keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vor.