www.manz.at/zvr

Zeitschrift für
VERKEHRS-RECHT
ZVR

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2018

12a

421 – 512

ZVR-Verkehrsrechtstag 2018

Themen

Reiserecht
Daten im Verkehr
Straßenverkehrsrecht
Haftungsfragen im Eisenbahnrecht

ISSN 0044-3662 P.b.b. Verlag Manz 1230 Wien, Gutheil Schoder Gasse 17, 02Z032554 M

MANZ

Die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nach der neuen EisbKrV 2012 und die Regelung der Kostentragung

Ein Überblick unter Berücksichtigung der aktuellen Judikatur

ZVR 2018/251

EisbKrV 2012; EisbG

VwGH 29. 5. 2018, Ra 2018/03/0037; 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017

Eisenbahnkreuzung; Sicherung; Übergangsbestimmungen; Kostentragung

Am 1. 9. 2012 trat die neue „Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012“ (EisbKrV) in Kraft und ersetzte die bisher geltende „Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961“ (EKVO). Der nachfolgende Beitrag beleuchtet die rechtlichen Grundlagen der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung sowie die Aufteilung der Kosten für deren bauliche Umgestaltung, künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Träger der Straßenbaulast.

Von Dieter Wurmitzer und Wolfgang Motter

Inhaltsübersicht:

A. Allgemeines
1. Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 (EKVO)
2. Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV)
B. Behördenverfahren
1. Entscheidung im Einzelfall
2. Übergangsbestimmungen
C. Aktuelle Judikatur zur EisbKrV 2012
1. VfGH 12. 3. 2014, F 1/2013
2. VwGH 29. 5. 2018, Ra 2018/03/0037
3. VwGH 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017
4. LVwG Oberösterreich 22. 12. 2016, LVwG-650698/6/SCH/HG
5. LVwG Niederösterreich 10. 11. 2017, LVwG-AV-1224/001–2017
D. Die EisbKrV 2012 als Schutzgesetz
E. Gebote für Straßenbenützer
F. Kostentragung
1. § 49 Abs 2 iVm § 48 Abs 2 bis 4 EisbG
2. Zuständigkeit
G. Judikatur zur Kostentragung
1. OGH 14. 7. 2014, 4 Ob 122/14 s ZVR 2015/91
2. VwGH 18. 2. 2015, Ro 2014/03/0077
H. Förderungen für Gemeindestraßen

A. Allgemeines

1. Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 (EKVO)

Die Eisenbahnkreuzungs-Verordnung BGBl 1961/2 v 2. 1. 1961 trat mit 3. 1. 1961 in Kraft. Die mit „EKVO“ abgekürzte Eisenbahnkreuzungs-Verordnung wurde seither nur ein einziges Mal durch das BGBl 1988/123 v 3. 3. 1988 novelliert. Die EKVO wies dabei mit lediglich 25 Paragraphen eine relative geringe Regelungsdichte auf und wurde mit Durchführungserlass des BMVIT, zuletzt geändert am 11. 9. 2008 zu BMVIT-265–001/0005-IV-SCH2/2008, näher ausgestaltet. Die Schaffung eines neuen, einheitlichen Regelwerks unter Anpassung an die technische und rechtliche Entwicklung war daher geboten. Die Neuschaffung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) trug diesem Änderungsbedarf Rechnung. Mit Inkrafttreten der neuen EisbKrV trat die EKVO mit 31. 8. 2012 außer Kraft.

2. Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV)

Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) BGBl II 2012/216 trat mit 1. 9. 2012 in Kraft. Weiterführend konkretisiert wird die EisbKrV durch den **Ein-**

führungserlass des BMVIT v 27. 8. 2012, BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012.

Der Geltungsbereich des EisbKrV erstreckt sich insb auf **Haupt- und Nebenbahnen** sowie auch auf Anschlussbahnen, nicht jedoch auf Straßenbahnen im Ortsgebiet. Wie bereits die EKVO 1961 sieht auch die EisbKrV 2012 fünf Sicherungsarten, diverse Sicherungseinrichtungen, Zusatztafeln und Zusatzeinrichtungen vor:

Sicherungsarten (§ 4 EisbKrV 2012)	Sicherungseinrichtungen (als Bestandteil der Sicherung) (§ 10 EisbKrV 2012)
➜ Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums ➜ Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ➜ Lichtzeichen ➜ Lichtzeichen mit Schranken ➜ Bewachung	zB: ➜ Andreaskreuze ➜ Schranken ➜ Vorschriftszeichen: „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ ➜ Vorschriftszeichen: „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ ➜ Vorschriftszeichen: „Halt“
Zusatztafeln (§ 11 EisbKrV 2012)	**Zusatzeinrichtungen (§ 12 EisbKrV 2012)**
➜ Zusatztafel „Richtungspfeil“ ➜ Zusatztafel „auf Züge achten“ ➜ Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“	➜ elektrische oder elektronische Läutewerke, Drehkreuze, Tore, ➜ Umlaufsperren, Hängegitter oder erforderliche zusätzliche Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung

Tabelle: Sicherungsarten, -einrichtungen, Zusatztafeln und -einrichtungen

B. Behördenverfahren

1. Entscheidung im Einzelfall

Über die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung hat die Behörde nach dem Grundsatz der amtswegigen Überprüfung gem **§ 49 Abs 2 EisbG iVm § 5 EisbKrV 2012** im jeweiligen **Einzelfall** zu entscheiden. Dies nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse, Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs einerseits sowie nach Maßgabe der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits. Abzustellen ist sowohl auf den derzeitigen Zustand als auch auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße.

In dem Verfahren kommt den **Eisenbahninfrastrukturunternehmen Parteistellung** zu, nicht jedoch dem Träger der Straßenbaulast. Dem Verkehrsarbeitsinspektorat kommt zudem gem § 12 ArblG **Amtsparteistellung** zu.

Seitens der Behörde sind bis zum Jahr 2024 sämtliche nach der EVO 1961 gesicherten Bestandanlagen in Österreich zu überprüfen. Die Behörde hat gem § 102 EisbKrV über die erforderliche Art der Sicherung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV 2012 endet (2029), zu entscheiden.

2. Übergangsbestimmungen

Mit **§§ 102, 103 EisbKrV** 2012 hat der Verordnungsgeber **Übergangsbestimmungen** für bestehende Altanlagen geschaffen:

Laut Übergangsbestimmungen besteht ein **Bestandsschutz** insb für **bestehende Schrankenanlagen** gem § 8 EKVO 1961 und **bestehende Lichtzeichenanlagen** gem § 9 EKVO 1961 **bis zum Ablauf deren technischer Nutzungsdauer,** wenn diese binnen der Höchstfrist von 17 Jahren bis zum Jahr 2029 an die EisbKrV 2012 **angepasst** werden können.

Aus der Übergangsbestimmung § 102 Abs 2 und Abs 3 EisbKrV 2012 ergibt sich iW ein **dreiteiliges Prüfungsschema:**

1. Prüfung der möglichen Beibehaltung der bestehenden Schranken- bzw Lichtzeichenanlage

2. Prüfung der Anpassung der bestehenden Schranken- bzw Lichtzeichenanlage an die EisbKrV

3. Prüfung der Anordnung einer neuen Art der Sicherung

C. Aktuelle Judikatur zur EisbKrV 2012

1. VfGH 12. 3. 2014, F 1/2013

Sachverhalt: Der Österr Gemeindebund begehrte vor dem VfGH ua die Feststellung, dass der Bund bei der rechtssetzenden Verwirklichung der EisbKrV 2012 die aus Art 4 Abs 1 Vereinbarungen zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften BGBl I 1999/35 folgende Verpflichtung nicht erfüllt habe:

Ergebnis: Der VfGH stellte mit seiner Entscheidung einen entsprechenden Verstoß gegen die Verpflichtungen aus dem Konsultationsmechanismus durch den Bund fest. Diese Feststellung des VfGH änderte jedoch nichts an der Geltung der EisbKrV an sich. Der Bund musste allerdings den Gemeinden bis zur nächsten Finanzausgleichsperiode im Jahr 2017 die durch die EisbKrV zusätzlich verursachten finanziellen Auswirkungen nach Maßgaben einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Vollziehung ersetzen.

2. VwGH 29. 5. 2018, Ra 2018/03/0037

Sachverhalt: Bei der bestehenden Kreuzungssicherungsanlage handelt es sich um eine mechanische Schrankenanlage mit Läuterwerk, das händisch vom Fahrdienstleiter mit Kurbelwerk bedient wurde (§ 7 EKVO 1961). Bei der neu angeordneten Anlage han-

delt es sich um eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken (§ 4 Abs 1 Z 4 EisbKrV 2012), die fahrtbedingt durch den Zug ausgelöst wird. Als Umsetzungsfrist wurden zwei Jahre angeordnet.

Aufgrund der Unklarheit, ob nach der Übergangsbestimmung § 102 Abs 3 EisbKrV 2012 nur fahrtbedingte, dh durch den Zug ausgelöste bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen, oder auch mechanisch bedingte Anlagen innerhalb der Übergangsfrist von 17 Jahren an die EisbKrV angepasst werden können, wurde aoRev an den VwGH erhoben. Denkbar waren beide Rechtsauslegungen.

Ergebnis:

Bei der **Übergangsfrist von 17 Jahren bis zum Jahr 2029** handelt es sich um die **maximale Übergangsfrist, die nicht in jedem Fall vollständig ausgeschöpft werden darf.** Entscheidend ist vielmehr, welche Art der Sicherung die Behörde gem § 49 Abs 2 EisbG 1957 im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse erforderlich erachtet, um darauf aufbauend beurteilen zu können, ob und wie lange eine bestehende Altanlage noch in dieser Form weiter beibehalten werden darf.

Dabei kommt – fallbezogen – der **Einschätzung des Amtssachverständigen,** der auch die Beibehaltung der bestehenden Anlage aus Gründen der Verkehrssicherheit für nicht mehr vertretbar angesehen hatte, große Bedeutung zu.

Ungeachtet dessen setzt die Anwendung des § 102 Abs 3 EisbKrV auch voraus, dass die **bestehende Anlage an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 der EisbKrV 2012 angepasst werden kann.** Den angeführten Normen ist gemeinsam, dass sie sich auf **fahrtbedingte Anschaltung** der Lichtzeichen bzw der Lichtzeichen mit Schranken beziehen. **Es dürfen nur solche Bestandanlagen mit Läutewerk beibehalten werden, die fahrtbedingt angeschaltet werden können. Das trifft für mechanische Anlagen (die durch den Fahrdienstleiter mit Kurbelwerk bedingt werden) nicht zu.**

3. VwGH 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017

Sachverhalt: Die Eisenbahnkreuzung wurde bisher durch Lichtzeichen gem § 9 EKVO 1961 gesichert. Mit dem neuen Sicherungsbescheid wurde als Sicherungsart die Sicherung durch Lichtzeichen gem § 4 Abs 1 Z 3 EisbKrV 2012 angeordnet. Klärungsbedürftig war neben der Frage der Anwendbarkeit der Übergangsbestimmung § 102 Abs 3 bis Abs 5 EisbKrV bzw der Beibehaltung der bestehenden Sicherungsart (nach Anpassung an die EisbKrV 2012) der Aufbau des Spruchs des Sicherungsbescheids.

Generell wurde die Überprüfung bestehender Sicherungsanlagen gem § 102 EisbKrV durch die Behörde sowie die anschließende Ausgestaltung des Spruchs des Sicherungsbescheids in der Praxis unterschiedlich gehandhabt und bestand dahingehend Auslegungsbedarf der EisbKrV durch den VwGH. Die Ausgestaltung des Spruchs ist dabei keine reine Formalsache, sondern hat die Formulierung des Spruchs neben der praktischen Umsetzung der Sicherung auch wesentlichen Einfluss auf die Kostentragung gem § 48 Abs 2 bis Abs 4 EisbG iVm § 49 Abs 2 EisbG zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Träger der Straßenbaulast.

Ergebnis: Mit der vorliegenden Entscheidung des VwGH stellte dieser ua zum Aufbau des Spruchs nunmehr wie folgt klar:

Vor diesem Hintergrund hat der Spruch der auf Basis der verwaltungsbehördlichen Entscheidung jedenfalls aus folgenden Spruchteilen zu bestehen:

Im ersten Spruchteil ist anzuordnen, welche Sicherung die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV aufzuweisen hat.

Im zweiten Spruchteil sind folgende Fälle zu unterscheiden:

Kann die bestehende Anlage nicht beibehalten werden, ist eine angemessene Ausführungsfrist für die notwendigen Änderungen festzustellen, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV endet.

Sollte aber die bestehende Sicherung bereits der im ersten Spruchteil angeordneten Art der Sicherung entsprechen, ist auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden kann. In diesem Fall bedarf es weder der Festsetzung einer Ausführungsfrist noch einer Festlegung, wie lange die Beibehaltung der Bestandanlage zulässig ist.

Entspricht die bestehende Sicherung zwar nicht der im ersten Teil angeordneten Art der Sicherung, erfüllt sie aber die Voraussetzungen des § 102 Abs 3 EisbKrV 2012, so hat die Behörde im zweiten Teil ihrer Entscheidung auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden darf. Dabei hat sie jedenfalls bestimmt anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkt die Beibehaltung erfolgen darf. Dementsprechend ist in jenen Fällen, in denen die Anlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden darf, ein auf sachverständiger Grundlage ermittelter Endtermin auszusprechen. Darf die Anlage iSd § 102 Abs 3 EisbKrV 2012 *„längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung“* beibehalten werden, so ist anzugeben, bis zu welchem Termin diese Höchstfrist fallbezogen ausgeschöpft werden darf. Diese so präzise umschriebene Beibehaltungsdauer ist damit gleichzeitig auch die Ausführungsfrist für die Anpassung der Anlage an die im ersten Spruchteil angeordnete Art der Sicherung, sodass mit Ablauf der Beibehaltungsdauer der gesetzmäßige Zustand entsprechend dem ersten Spruchteil der Entscheidung hergestellt sein muss.

4. LVwG Oberösterreich 22. 12. 2016, LVwG-650698/6/SCH/HG

Sachverhalt: Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung wurde bisher durch die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert (§ 6 EKVO 1961). Als neue Art der Sicherung wurde die Sicherung durch Lichtzeichen angeordnet (§ 4 Abs 1 Z 3 EisbKrV

2012). Als Umsetzungsfrist wurden zwei Jahre angeordnet.

Zu klären war, ob im Zeitraum zwischen der Rechtskraft des neuen Sicherungsbescheids und der Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlage seitens der EisbKrV die Vorschreibung zwischenzeitiger Sicherungsmaßnahmen erforderlich ist. Konkret wurde vom Bf die Vorschreibung einer Geschwindigkeitsreduktion der Eisenbahn auf 20 km/h begehrt.

Ergebnis: Das LVwG Oberösterreich wies die Beschwerde ab und sprach wie folgt aus:

Es wird diesbzgl auch dem Verordnungsgeber bewusst gewesen sein, dass zwar die Umsetzung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nach den Bestimmungen der neuen EisbKrV zu einer Erhöhung der Sicherheit auf solchen Kreuzungen führen soll, dabei aber auch andere Belange (wie zB organisatorische oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen) zu berücksichtigen sind. Wie der Bf selbst ausgeführt hat, war dem Verordnungsgeber bereits im Begutachtungsverfahren bekannt, dass die nach der alten EKVO gesicherten Eisenbahnkreuzungen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Dennoch hat er für die Sicherung dieser Kreuzungen eine entsprechende Umsetzungsfrist eingeräumt.

Wenn aber alle Eisenbahnkreuzungen nach einer Sicherung gem § 6 EKVO nicht ausreichend sicher sind, wie dies auch der Bf vorbringt, **so wäre es auch am Verordnungsgeber gelegen, für alle diese Kreuzungen auszusprechen, dass die Annäherungsgeschwindigkeiten ab Inkrafttreten der Verordnung entsprechend der neuen EisbKrV reduziert werden müssen. Der Verordnungsgeber hat sich aber offensichtlich bewusst dagegen entschieden und einen entsprechenden Zeitraum für die Umsetzung vorgegeben.**

5. LVwG Niederösterreich 10. 11. 2017, LVwG-AV-1224/001 – 2017

Sachverhalt: Gegenständlich war der Fall einer bestehenden Sicherung durch akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus gem § 6 EKVO, die durch eine Lichtzeichenanlage mit Schranken gem § 4 Abs 1 Z 4 EisbKrV zu ersetzen war. Als Umsetzungsfrist wurden zwei Jahre angeordnet.

Rechtsunsicherheit bestand, ob Zwischensicherungsmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlage nach **§ 19b EisbG** anzuordnen bzw zu beantragen waren. Zur Abklärung dieser Frage hatte der Infrastrukturbetreiber einen Antrag an die Behörde gem § 19 EisbG gestellt zur Entscheidung, ob und allenfalls welche Sicherungsmaßnahmen für den Zeitraum zwischen der Rechtskraft des neuen Sicherungsbescheids und der Inbetriebnahme der neuen Sicherung zu verfügen sind.

Ergebnis: Das LVwG Niederösterreich sprach wie folgt aus:

Aus den maßgeblichen angeführten Rechtsvorschriften ergibt sich eindeutig, dass es **Aufgabe der Behörde** ist, über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung zu entscheiden (insb § 49 Abs 2 EisbG; § 5 Abs 1 EisbKrV). Das **Eisenbahnunternehmen trifft in dem Zusammenhang nur die Verpflichtung, die von der Behörde angeordnete Sicherung durchzuführen und aufrechtzuerhalten. Selbst im Fall schwerer Unfälle sieht das Gesetz bzw die Verordnung keine Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens vor, von sich aus Maßnahmen zur Absicherung zu treffen. Sogar bei Unfällen mit Todesfolge ist lediglich die Meldung an die Behörde nach Maßgabe des § 9 Abs 4 EisbKrV 2012 vorgesehen.**

Solange das Eisenbahnunternehmen die behördlich angeordneten Sicherungsmaßnahmen samt Nebenverpflichtungen (Überprüfung, Meldung) erfüllt und einhält, besteht darüber hinaus keine Verpflichtung zu zusätzlichen, nicht von der Behörde bereits angeordneten Maßnahmen.

D. Die EisbKrV 2012 als Schutzgesetz

Die Pflichten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus der EisbKrV 2012 stehen im engen Zusammenhang mit dessen zivilrechtlicher Haftung.

Der **OGH** sprach in seiner E 28. 10. 1986, **2 Ob 53/86** ZVR 1988/44, betr die **EKVO 1961** aus, dass sich aus dem Inhalt derselben zweifelsfrei ergibt, dass die dort enthaltenen **Schutznormen der Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnkreuzungen** dienen und Gefahren bei der Benützung der Eisenbahnkreuzung vermieden werden sollen. Diese Normen haben aber nicht den Zweck, Schäden zu verhindern, die sich ohne Zusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahn außerhalb der Eisenbahnkreuzung auf der Straße ereignen.

In diesem Hinblick ist auch die neue EisbKrV 2012 als **Schutzgesetz** iSd **§ 1311 ABGB** beinhaltend abstrakte Gefährdungsverbote zum Schutz der Verkehrsteilnehmer zu sehen.

Hinsichtlich der Praxisrelevanz einer deliktischen Haftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens aus Schutzgesetzverletzung ist jedoch zu beachten, dass der Geschädigte grundsätzlich auf die verschuldensunabhängige Haftung des **EKHG** gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zurückgreifen kann. Der Ausfall einer Sicherungsanlage bspw wurde vom OGH als ein die außergewöhnliche Betriebsgefahr begründender Umstand erachtet (vgl zB 2 Ob 122/08t). Zu beachten ist allerdings ein möglicher Ausschluss einer EKHG-Haftung des Eisenbahninfrastruktur(verkehrs)unternehmens bei (internationalen) Eisenbahnbeförderungen im Anwendungsbereich der CIM/CIV bzw der CUI/CUV (vgl dazu allg 2 Ob 18/16k). Zudem zu beachten ist immer auch ein mögliches **Eigenverschulden des Geschädigten** (auch im Anwendungsbereich des EKHG, vgl § 7 EKHG).

§ 97 bis § 101 EisbKrV legen dem Straßenbenützer diesbzgl Verhaltensgebote auf, die dieser beim Übersetzen der Eisenbahnkreuzung jedenfalls zu beachten hat, wobei bei Unfällen häufig ein Verstoß gegen diese Verhaltensgebote zu beobachten ist.

Beim Übersetzen schienengleicher Bahnübergänge hat jedermann erhöhte Aufmerksamkeit und besondere Vorsicht in Ansehung einer allfälligen Zugannäherung anzuwenden. Dies gilt auch dann, wenn beschrankte Eisenbahnübergänge bei geöffneten Schranken befahren werden (vgl RIS-Justiz RS0058486). Sondertransporte, zB mit Überlänge, haben zudem gem § 96 Abs 3 EisbKrV vorab die Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens einzuholen.

E. Gebote für Straßenbenützer

§ 97 bis § 101 EisbKrV 2012:

➜ **Allg Gebote**

Die Straßenbenützer haben sich ab dem Standort der Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken" oder „Bahnübergang mit Schranken" aufgrund der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie der Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung unter Beachtung vorhandener Vorschriftszeichen bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung **so zu verhalten und insb ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können.**

Die Straßenbenützer haben sich bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung durch Ausblick auf den Bahnkörper, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn **zu überzeugen, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich ist** oder ob sie vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben.

➜ **besondere Gebote bei Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung" und bei Vorschriftszeichen „Halt"**

➜ **besondere Gebote bei Lichtzeichen, bei Lichtzeichen mit Schranken oder bei Schranken**

➜ **Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen mit Tieren**

F. Kostentragung

1. § 49 Abs 2 iVm § 48 Abs 2 bis 4 EisbG

Die Kostenaufteilung zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem Eisenbahnstrukturunternehmen erfolgt

➜ **nach Einvernehmen** oder

➜ **ex lege 50% zu 50%.**

Ist eine der Parteien nicht damit einverstanden, besteht die Möglichkeit

➜ **eines Antrags auf Kostenfestsetzung binnen drei Jahren ab Rechtskraft des Sicherungsbescheids durch die Behörde.**

Die Kriterien der Kostenaufteilungen richten sich nach den für die Erstellung der Baugenehmigung für die Kreuzungen eingetretenen **Änderungen des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs,** der erzielten **Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs** auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten **allfälligen Ersparnisse** sowie nach den dem **Sonderinteresse eines Verkehrsträgers** aufgewendeten Mehrkosten.

Gegenstand der Kostenaufteilung sind Sicherungseinrichtungen (Schranken, Vorschriftszeichen etc), Zusatzeinrichtungen (Läutewerke, Drehkreuze, Tore, Umlaufsperren, Hängegitter etc), die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung iZm der Auflassung, erforderlichen Umgestaltung des Wegenetzes oder Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Kreuzung, des umgestalteten Wegenetzes unter Ersatzmaßnahmen sowie die bauliche Umgestaltung des Eisenbahnkreuzungsbereichs.

2. Zuständigkeit

Die zuständige Behörde für Hauptbahnen ist das BMVIT, für Nebenbahnen der jeweilige LH sowie für nichtöffentliche Eisenbahnen die Bezirksverwaltungsbehörde. Eine Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte besteht grundsätzlich nicht, es sei denn, der Streit betrifft die Frage der Einhaltung einer privatrechtlichen Vereinbarung.

G. Judikatur zur Kostentragung

1. OGH 14. 7. 2014, 4 Ob 122/14 s ZVR 2015/91

Sachverhalt: Die Kl, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, begehrte mit Klage den Kostenersatz für die bauliche Umgestaltung, die künftige Erhaltung und die Inbetriebhaltung von vier Eisenbahnkreuzungen von der bekl Gemeinde. Diese erhob dagegen ua die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtswegs.

Ergebnis: Der OGH wies die Klage im Ergebnis wegen Unzulässigkeit des Zivilrechtswegs zurück und sprach aus, dass auch nach der Neuregelung von § 48 Abs 2 EisbG durch das DeregulierungsG 2001 BGBl I 2001/151 die Verwaltungsbehörden weiterhin für die Frage der Kostentragung zuständig sind.

2. VwGH 18. 2. 2015, Ro 2014/03/0077

Sachverhalt: Der dem Verfahren vor dem OGH zu 4 Ob 122/14 s zugrunde liegende Sachverhalt wurde schließlich im Verwaltungsverfahren geltend gemacht.

Gemäß dem bestehenden Sicherungsbescheid war die Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen gem § 9 EKVO 1961 zu sichern; eine Regelung über die Kosten wurde seinerzeit nicht getroffen. Mit dem neuen Sicherungsbescheid wurde die Beibehaltung der bestehenden Lichtzeichenanlage gem § 9 EKVO 1961 festgestellt.

Zu klären war die Rechtsfrage, ob für die bei einer Überprüfung einer bestehenden Sicherungsanlage getroffene Feststellung, dass die bestehende Sicherung beibehalten werden kann, auch eine Festlegung der Kostentragung nach § 48 Abs 2 bis 4 EisbG offensteht, wenn im Zuge des Altbescheids darüber nicht abgesprochen wurde und keine einvernehmliche Regelung getroffen wurde.

Ergebnis:

Wird von der Behörde keine Ausgestaltung für den Einzelfall normiert, sondern 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 nicht zum Tragen. Dies vor dem Hintergrund, dass schon infolge der (früheren) Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung ohnehin auf dem Boden der Abs 2 bis 4 des § 48 EisbG eine Kostentragungsregelung besteht und diesbzgl auch eine behördliche Entscheidung iSd § 48 Abs 3 leg cit unter den dortigen Voraussetzungen herbeigeführt werden konnte.

Die Anwendbarkeit der Entscheidung auf Fälle der neuen EisbKrV 2012 ist allerdings bis dato strittig: Die gegenständliche Entscheidung des VwGH ist nämlich von zwei wesentlichen Zäsuren geprägt. Zum einen liegt der Entscheidung zugrunde, dass sowohl der bisherige Sicherungsbescheid als auch der neue Sicherungsbescheid gemäß der alten Rechtslage der EKVO 1961 ergangen sind. Zum anderen wurde der bisherige Sicherungsbescheid vor dem Inkrafttreten des „DeregulierungsG 2001" erlassen und der neue Sicherungsbescheid nach dem Inkrafttreten des „DeregulierungsG 2001" (mit dem DeregulierungsG 2001 BGBl I 2001/151 als Gesetz zur Verwaltungsvereinfachung und Behördenentlastung wurde § 48 EisbG grundlegend novelliert). Ob das Ergebnis der Entscheidung daher auch auf neue Fälle nach der Rechtslage der neuen EisbKrV 2012 umlegbar ist, ist sohin bis dato fraglich und bleibt eine Entscheidung des VwGH dazu abzuwarten.

H. Förderungen für Gemeindestraßen

Seit dem Finanzausgleich 2017 (§ 27 Abs 3 FAG) werden vom Bund Mittel für Investitionskosten von 2017 bis 2029 von 4,81 Mio Euro jährlich bereitgestellt. Die Höhe der Zuschüsse im Einzelnen wird durch das jeweilige Bundesland auf Basis von Richtlinien festgelegt.

Zu beachten gilt, dass ein allfälliger Kostenersatz des Bundes im Anschluss an das Kostenaufteilungsverfahren nach § 48 EisbG unter Vorleistung der Gemeinde zu erfolgen hat.

Zudem werden keine Kosten ersetzt, wenn die Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung des Kriterienkatalogs aufgelassen hätte werden können.

➜ In Kürze

Die EisbKrV 2012 hat die EKVO 1961 ersetzt. Bestehende Sicherungsanlagen sind von den Behörden in den nächsten Jahren unter Anwendung der Übergangsbestimmungen des § 102 EisbKrV 2012 auf eine mögliche Beibehaltung, Anpassung oder Neuerrichtung zu überprüfen. Damit verbunden ist auch die Frage einer neuen Kostenaufteilung zwischen Träger der Straßenbaulast und Eisenbahninfrastrukturunternehmen gem § 48 EisbG.

➜ Zum Thema

Über den Autor:
Mag. Dieter Wurmitzer ist seit 2007 Jurist in der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem Tätigkeitsschwerpunkt Anlagenrecht, davor war er selbständiger Rechtsanwalt.
Kontaktadresse: ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien. E-Mail: dieterwurmitzer@oebb.at
Internet: www.oebb.at/infrastruktur

Mag. Wolfgang Motter ist Rechtsanwalt bei der Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG mit den Tätigkeitsschwerpunkten Transport- und Transportversicherungsrecht.
Kontaktadresse: Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG, Biberstraße 11, 1010 Wien.
E-Mail: kanzlei@walch-zehetbauer.at
Internet: www.walch-zehetbauer.at