

TE Lvwg Beschluss 2019/7/25 LVwG- AV-174/001-2019, LVwG-AV-292/001- 2019, LVwG-AV-660/001-2019, LVwG- A

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.07.2019

Entscheidungsdatum

25.07.2019

Norm

EisenbahnG 1957 §49 Abs2

EisenbahnG 1957 §48 Abs2

EisenbahnG 1957 §48 Abs3

EisenbahnG 1957 §48 Abs4

B-VG Art140

Text

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich fasst durch Dr. Flendrovsky als Einzelrichter über die Beschwerden 1. der A Aktiengesellschaft in ***, ***, und der Stadtgemeinde B, vertreten durch C Rechtsanwalts GmbH, in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 7. Jänner 2019, Zl. ***, 2. der Gemeinde D und der A Aktiengesellschaft, in ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 18. Jänner 2019, Zl. ***, und 3. über die Beschwerden der Stadtgemeinde E, vertreten durch F Rechtsanwälte, in ***, *** (mitbeteiligte Partei: A Aktiengesellschaft in ***, vertreten durch G Rechtsanwälte in ***, ***), gegen die Bescheide der Landeshauptfrau von Niederösterreich jeweils vom 10. Mai 2019, Zlen. *** und ***, alle betreffend Kosten für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, den

BESCHLUSS:

I. Gemäß § 31 Abs. 1 VwGVG iVm Art. 140 B-VG wird an den Verfassungsgerichtshof der Antrag gestellt, in § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. 60 idF BGBl. I 25/2010, die Wortfolge

„ , 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“,

in eventu § 49 Abs. 2 EisbG zur Gänze und § 48 Abs. 2 bis 4 EisbG (ebenfalls zur Gänze), jeweils in der vorgenannten Fassung,

als verfassungswidrig aufzuheben.

II. Die Beschwerdeverfahren werden nach Abschluss des Gesetzesprüfungsverfahrens fortgesetzt werden.

Begründung:

I. Sachverhalte und Verfahrensgänge

1. Beim Landesverwaltungsgericht Niederösterreich sind vier Verfahren über Beschwerden nach Art. 130 Abs. 1 Z 1 iVm Art. 132 Abs. 1 Z 1 B-VG gegen Bescheide der Landeshauptfrau von Niederösterreich (belangte Behörde) anhängig, mit denen diese jeweils auf Grund eines entsprechenden Antrages einer Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast bzw. der A AG (diese ist in sämtlichen Fällen Betreiberin der jeweiligen Eisenbahnstrecke, also Eisenbahnunternehmen) eine Entscheidung über die Kostentragung gemäß § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) getroffen hat. Diese Entscheidung erfolgte in sämtlichen Fällen nach Befassung der Sachverständigenkommission gemäß § 48 Abs. 4 EisbG und umfasste sowohl eine Bestimmung der Kostenteilungsmasse als auch das Ausmaß der Aufteilung zwischen der A AG und dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast. Den in den Gutachten der Kommission enthaltenen Berechnungen bzw. Aufteilungsvorschlägen wurde von der belangten Behörde stets gefolgt.

Den Anträgen auf Bestimmung der Kostenmasse und -aufteilung vorausgegangen war in allen Fällen ein Bescheid der belangten Behörde, mit dem diese für die jeweilige Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 erster Halbsatz EisbG iVm den §§ 4 f der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II 216, eine neue Sicherungsart vorgeschrieben hatte. In den entsprechenden Verfahren wurden die Träger der Straßenbaulast zwar beigezogen, ihnen kam jedoch keine Parteistellung zu. Nachdem weder die A AG noch die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (diese genießt in ihrer Funktion als Verkehrsarbeitsinspektorat Parteistellung) gegen die Bescheide ein Rechtsmittel erhoben hatten, wurden diese rechtskräftig.

2. Das Verfahren LVwG-AV-172-2019 betrifft die Kostenbestimmung und -aufteilung für die Eisenbahnkreuzung in km *** der Strecke *** – *** mit einem öffentlichen Gehweg, der von der Stadtgemeinde B erhalten wird. Mit mündlich verkündetem Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 8. Juli 2013 wurde für die Eisenbahnkreuzung eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben. Zuvor war die Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert.

2.1. Am 23. Juni 2016 stellte die A AG bei der belangten Behörde den Antrag, diese möge entscheiden, dass die Stadtgemeinde B als Trägerin der Straßenbaulast im Sinne von § 48 Abs. 2 EisbG 50 % der Kosten für die Errichtung und Erhaltung/Inbetriebhaltung der Eisenbahnkreuzung zu tragen habe. In eventu wurde beantragt, die belangte Behörde möge entscheiden, in welchem Ausmaß die Gesamtkosten von den Verkehrsträgern (A AG und Stadtgemeinde B) zu tragen sind, in eventu möge sie entscheiden, welche Kosten die Stadtgemeinde B zu tragen habe.

2.2. Die Stadtgemeinde B äußerte sich am 5. August 2016 ablehnend zu diesem Antrag und beantragte gleichzeitig, ihren Anteil als Straßenerhalterin mit 0 % festzusetzen. Weiters wurde beantragt, die Behörde möge feststellen, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung bzw. der Errichtung der Sicherungseinrichtung an der Eisenbahnkreuzung tatsächlich angefallen sind, und welche Kosten der jährlichen Erhaltung und Instandhaltung der Sicherungsanlage tatsächlich anfallen.

Die A AG erstattete dazu am 4. Oktober 2016 eine Gegenäußerung.

2.3. Am 18. Oktober 2016 ersuchte die belangte Behörde die Sachverständigenkommission bei der H Dienstleistungsgesellschaft mbH um Erstattung eines Gutachtens zu den Fragen, welche Kosten in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die A AG und die Stadtgemeinde B die dadurch erwachsenen Kosten zu tragen habe.

Die Kommission erstattete ihr Gutachten am 28. August 2018. Darin berechnete sie die Kostenaufteilungsmasse mit € 736.368,99, wovon € 17.160 auf die Planung, € 520.757,31 auf die Errichtung und € 189.696,43 auf die Erhaltung/Instandhaltung inklusive Strom entfielen. Weitere € 8.755,25 entfielen auf die Erneuerung der Gleiseindeckung im Bereich der Kreuzung. Dazu hielt die Kommission zunächst fest, dass diese Summe von der durch die A AG vorgelegten Summe (€ 719.208,99) offensichtlich durch einen Rechenfehler der Gesellschaft abweiche. Die Kosten erschienen im Vergleich zu anderen Eisenbahnkreuzungen sehr hoch, die A AG habe jedoch die von der Stadtgemeinde hinterfragten Instandhaltungskosten in der Stellungnahme vom 4. Oktober 2016 plausibilisiert. Die Höhe der Baukosten könnte sich dadurch erklären, dass an der Kreuzung bisher keinerlei technische Sicherungsanlage

vorhanden war, sondern ausschließlich Andreaskreuze aufgestellt waren, weshalb sämtliche technische Infrastruktur völlig neu errichtet werden musste. In der Stellungnahme vom 4. Oktober 2016 sei von der A AG zwar auf die Kostenerhöhung eingegangen worden, eine detaillierte Kostenaufstellung liege allerdings nicht vor.

Zur Kostenaufteilung führte die Kommission aus, dass unter Bedachtnahme auf die spezielle Sachkunde der in ihr vertretenen Sachverständigen die Kosten zu 50 % vom Eisenbahnunternehmen und zu 50 % vom Träger der Straßenbaulast zu tragen seien. Dies begründete sie damit, dass § 48 Abs. 3 EISbG den Aufteilungskriterien kein unterschiedliches Gewicht beimesse. Die Kriterien könnten auch schon per se nicht Gegenstand exakter wissenschaftlicher Messung sein, sondern nur einer entsprechend begründeten sachverständigen Einschätzung, wobei aber die Begründungspflichten der Kommission nicht überspannt werden dürften. Weiters könne die Kommission ihr Gutachten nur auf Feststellungen gründen, die sich aus den ihr vorliegenden Unterlagen und erteilten Informationen in Verbindung mit der speziellen Sachkunde der vertretenen Sachverständigen ergeben. Durch die neue technische Sicherung mittels Lichtzeichen und einer Vollschrankenanlage komme es zu einer Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs sowohl für die Eisenbahn als auch für die öffentliche Straße, wobei allerdings die Erhöhung der Sicherheit auf dem Gehweg überwiege. Ersparnisse lägen nicht vor. Abschließend wurde noch angeführt, in Ansehung des Umstandes, dass eine Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EISbKrV ausreichend gewesen wäre, die Stadtgemeinde B diese Sicherungsart jedoch keinesfalls akzeptieren wollte, von einem Sonderinteresse der Stadtgemeinde ausgegangen werden könnte. Nach Abwägung der Argumente aus dem Akt sowie des möglichen Sonderinteresses der Stadtgemeinde, sei die Kommission dennoch zur vorgeschlagenen Kostenaufteilung gelangt.

Am 13. September 2018 gewährte die belangte Behörde den Parteien rechtliches Gehör zu diesem Gutachten.

2.4. Am 25. Oktober 2018 erstatteten sowohl die Stadtgemeinde B als auch die A AG eine Äußerung, in der diese jeweils bei ihren bisherigen Anträgen blieben.

Am 30. Oktober 2018 gewährte die belangte Behörde den Parteien zur jeweils anderen Stellungnahme nochmals rechtliches Gehör. Die Stadtgemeinde B erstattete daraufhin am 13. November 2018 eine weitere Stellungnahme.

2.5. Mit dem angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die Errichtungskosten der Sicherungsanlage mit € 537.917,31 fest und ordnete an, dass diese von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen seien. Die Stadtgemeinde B wurde zur Zahlung der Hälfte des Betrages (€ 268.958,65) innerhalb von acht Wochen nach Rechtskraft des Bescheides verpflichtet (Spruchpunkt 1.).

Weiters wurden die jährlichen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken mit € 7.587,86 und mit einem Barwert von € 189.696,43, gerechnet auf eine Betriebsdauer von 25 Jahren, festgesetzt. Diese seien von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen. Die Stadtgemeinde B habe der A AG ab Rechtskraft des Bescheides jeweils bis zum 31. Jänner des Folgejahres € 3.793,93 zu zahlen (Spruchpunkt 2.).

In der Begründung stützte sich die belangte Behörde bei der von ihr gemäß § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EISbG vorzunehmenden Beurteilung im Wesentlichen auf das Gutachten der Sachverständigenkommission. Allerdings erachtete sie das Vorbringen der Stadtgemeinde B zum Gutachten, wonach die Kosten der Gleiseindeckung im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht in kausalem Zusammenhang mit der Errichtung der technischen Sicherungsanlage stünden, für begründet und bezog daher diese Kosten nicht in die Kostenteilungsmasse mit ein. Im Übrigen hätten beide Parteien keine konkreten Angaben gemacht, warum die von der Kommission errechneten Beträge bzw. die vorgeschlagene Aufteilung im Verhältnis 50:50 unrichtig seien. Daher sei von der Behörde auf das Gutachten zurückzugreifen gewesen. Die Vorschreibung des von der Sachverständigenkommission ermittelten halben Barwerts der Erhaltungs- und Inbetriebhaltungskosten komme allerdings einer Kreditierung gleich und sei daher nicht angezeigt. Aus diesem Grund wurde auch der Barwert von der Kostenaufteilungsmasse abgezogen und die für die Barwertberechnung herangezogenen jährlichen Erhaltungskosten als maßgeblich angesehen.

2.6. Gegen diesen Bescheid richtet sich zunächst die Beschwerde der A AG vom 25. Jänner 2019. Mit dieser begehrt die Gesellschaft lediglich eine Abänderung des Spruchpunktes 2. des angefochtenen Bescheides dahingehend, dass die jährlichen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlage mit € 8.500,- und mit einem Barwert von € 189.696,43 festzusetzen seien, weiters möge die Stadtgemeinde B zu einer Einmalzahlung in der Höhe von € 94.848,21 bei sonstiger Exekution verpflichtet werden. In eventu begehrt die Gesellschaft die Verpflichtung der

Stadtgemeinde zu einer Leistung von jährlich € 4.250,-, indexiert gemäß VPI der Statistik Austria, bei sonstiger Exekution, in eventu eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides und eine Zurückverweisung an die belangte Behörde gemäß § 28 Abs. 3 VwGVG.

Dies begründet die Gesellschaft damit, dass es sich beim Barwert um einen buchhalterisch abgezinsten Betrag handle. Diesen durch 25 geteilt als Grundlage der jährlich zu leistenden Beträge vorzuschreiben, sei wirtschaftlich nicht korrekt.

2.7. Gegen diesen Bescheid richtet sich weiters die Beschwerde der Stadtgemeinde B vom 31. Jänner 2019, mit der diese zunächst beantragt, die Kostenaufteilungsmasse ordnungsgemäß festzustellen. In eventu wird beantragt, den Anteil der Stadtgemeinde an der Kostenmasse mit einem Anteil zwischen 0 % und maximal 4 % festzusetzen, in eventu dazu beantragt auch die Stadtgemeinde eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides und eine Zurückverweisung an die belangte Behörde.

Die Stadtgemeinde B begründet ihre Beschwerde zusammengefasst damit, die belangte Behörde habe bei der Ermittlung der Kostenteilungsmasse jede Ermittlungstätigkeit unterlassen. Nachweise für behauptete Kosten seien nie verlangt worden. Außerdem sei die mit dem Bescheid vom 8. Juni 2013 vorgeschriebene Sicherungsart technisch nicht notwendig. Mangels Parteistellung habe die Stadtgemeinde keine Möglichkeit gehabt, die Entscheidung zu kontrollieren. Die A AG habe es unterlassen, gegen die Vorschreibung vorzugehen. Die Stadtgemeinde als Trägerin der Straßenbaulast könne nur mit Kosten belastet werden, die tatsächlich notwendig seien. Auch die gesetzlichen Aufteilungskriterien seien von der belangten Behörde völlig falsch angewendet worden. Bei richtiger Anwendung hätte sie zu einem Anteil zwischen 0 und 4 % gelangen müssen. Schließlich habe die belangte Behörde ihre Begründungspflicht und den Grundsatz des Parteienghörs verletzt.

2.8. Die Beschwerde wurde am 1. Februar 2019 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vorgelegt. Dieses hat am 8. April 2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der die Parteien von ihren bisherigen Anträgen nicht abgewichen sind.

3. Das Verfahren LVwG-AV-292-2019 betrifft die Kostenbestimmung und -aufteilung für die Eisenbahnkreuzung in km 30,984 der ***-Strecke *** – *** (dabei handelt es sich um dieselbe Strecke wie unter Punkt 2.; es bleibt offen, warum sie in diesem Verfahren anders bezeichnet wurde). Von der belangten Behörde wurde stets davon ausgegangen, dass es sich um eine Kreuzung mit einer Gemeindestraße (Güterweg) der Gemeinde D handle. Dies ist jedoch strittig. Seitens der Gemeinde wird behauptet, dass sie nur für das Straßenstück auf der südlichen Seite der Eisenbahnkreuzung Trägerin der Straßenbaulast sei, während auf der nördlichen Seite die (parallel zur Bahn verlaufende) Landesstraße *** bis an die Eisenbahnkreuzung heranreiche, sodass auf dieser Seite das Land Straßenerhalter sei.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 2. April 2013 wurde für die Eisenbahnkreuzung eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken (mittels einer vierteiligen Vollschranksanlage) vorgeschrieben. Zuvor war die Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert.

3.1 Am 29. März 2016 beantragte die Gemeinde D bei der belangten Behörde die Entscheidung, dass die Kosten für die Sicherung im ausschließlichen bzw. überwiegenden wirtschaftlichen Sonderinteresse des Schienenbetreibers (A AG) gelegen sei und die Gemeinde als Straßenerhalterin somit an diesen Kosten einen Anteil von 0 % zu tragen habe.

3.2 Am 13. April 2016 beantragte die A AG bei der belangten Behörde die Entscheidung, dass die Gemeinde an den Errichtungs- und Erhaltungskosten einen Anteil von 50 % zu tragen habe, in eventu in welchem Ausmaß diese Gesamtkosten von den Verkehrsträgern (Gesellschaft und Gemeinde) zu tragen seien, in eventu welche Kosten die Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast zu tragen habe.

3.3 Am 22. April 2016 ersuchte die belangte Behörde das Land Niederösterreich um Stellungnahme zum Vorbringen der Gemeinde, dass die nördliche Seite der Eisenbahnkreuzung im Eigentum des Landes stehe.

Mit Schreiben vom 29. April 2016 bestritt das Land mit Verweis auf die Ergebnisse eines am 27. April 2016 durchgeführten Lokalaugenscheins, im Bereich der Eisenbahnkreuzung Straßenerhalter zu sein. Die errichtete Sicherungsanlage befinde sich zur Gänze auf einer Gemeindestraße.

3.4 Am 3. Mai 2016 ersuchte die belangte Behörde die Sachverständigenkommission bei der H Dienstleistungsgesellschaft mbH um Erstattung eines Gutachtens zu den Fragen, welche Kosten in die

Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die A AG und die Gemeinde D die dadurch erwachsenen Kosten zu tragen habe.

Die Kommission erstattete ihr Gutachten am 28. August 2018. Darin berechnete sie die Kostenaufteilungsmasse mit € 744.629,34, wovon € 547.679,81 auf die Errichtung und € 196.949,53 auf die Erhaltung entfielen. Dazu hielt sie zunächst fest, dass die Kosten im Vergleich zu anderen Eisenbahnkreuzungen hoch erschienen. Dies könnte sich jedoch dadurch erklären, dass an der Kreuzung bisher keinerlei technische Sicherungsanlage vorhanden war, sondern ausschließlich Andreaskreuze aufgestellt waren, weshalb sämtliche technische Infrastruktur völlig neu errichtet werden musste. Eine detaillierte Kostenaufstellung der A AG liege allerdings nicht vor.

Zur Kostenaufteilung führte die Kommission aus, dass unter Bedachtnahme auf die spezielle Sachkunde der in ihr vertretenen Sachverständigen die Kosten zu 50 % vom Eisenbahnunternehmen und zu 50 % vom Träger der Straßenbaulast zu tragen seien. Dies begründete sie damit, dass § 48 Abs. 3 EISB-G den Aufteilungskriterien kein unterschiedliches Gewicht beimesse. Die Kriterien könnten auch schon per se nicht Gegenstand exakter wissenschaftlicher Messung sein, sondern nur einer entsprechend begründeten sachverständigen Einschätzung, wobei aber die Begründungspflichten der Kommission nicht überspannt werden dürften. Weiters könne die Kommission ihr Gutachten nur auf Feststellungen gründen, die sich aus den ihr vorliegenden Unterlagen und erteilten Informationen in Verbindung mit der speziellen Sachkunde der vertretenen Sachverständigen ergeben. Durch die neue technische Sicherung mittels Lichtzeichen und einer Vollschrakenanlage komme es zu einer Verbesserung der Sicherheit des Verkehrs sowohl für die Eisenbahn als auch für die öffentliche Straße, wobei allerdings die Erhöhung der Sicherheit auf der Straße überwiege. Durch die der neuen Rechtslage geschuldete technische Sicherung seien die nach der alten Rechtslage angeordneten Maßnahmen für schlechte Sicht und „unsichtiges“ Wetter (langsam fahren, Überwachung durch einen 1.000 Hz-Magneten) weggefallen. Dadurch seien Energie und Wartungskosten eingespart worden. Sonderinteressen könnten nicht festgestellt werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit einerseits und die Ersparnisse andererseits würden sich gegenseitig aufheben, daher sei die Kommission zur vorgeschlagenen Kostenaufteilung gelangt.

Am 4. September 2018 gewährte die belangte Behörde den Parteien rechtliches Gehör zu diesem Gutachten.

3.5 Die A AG teilte am 19. September 2018 mit, dass gegen das Gutachten kein Einwand bestehe.

Die Gemeinde D erachtete die von der Kommission angenommenen Herstellungskosten in ihrer Stellungnahme vom 1. Oktober 2018 für unangemessen hoch und wies darauf hin, dass immer davon ausgegangen sei, dass sämtliche Kosten von der A AG getragen würden. Ansonsten hätte sich die Gemeinde niemals zustimmend zu dem Vorhaben geäußert.

3.6 Mit dem angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die Errichtungskosten der Sicherungsanlage mit € 547.679,81 fest (Spruchpunkt 1.) und ordnete an, dass diese von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen seien (Spruchpunkt 2.). Die Gemeinde D wurde zur Zahlung der Hälfte des Betrages (€ 273.839,91) innerhalb von vier Wochen nach Rechtskraft des Bescheides verpflichtet (Spruchpunkt 3.). Weiters wurden die jährlichen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlage mit € 7.877,98 und mit einem Barwert von € 196.949,53 festgesetzt. Diese seien von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen. Die Gemeinde D habe der A AG ab Rechtskraft des Bescheides jeweils bis zum 31. Jänner des Folgejahres € 3.938,99 zu zahlen (Spruchpunkt 4.).

In der Begründung stützte sich die belangte Behörde bei der von ihr gemäß § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EISB-G vorzunehmenden Beurteilung auf das Gutachten der Sachverständigenkommission. Ihr sei es verwehrt, zu einem anderen Schluss zu kommen. Die Gemeinde D habe dem Gutachten kein Vorbringen auf gleicher fachlicher Ebene entgegengehalten, sodass von der Richtigkeit der Angaben der A AG zu den Kosten auszugehen sei. Die Erhaltungs- und Instandhaltungskosten seien entsprechend den Angaben der A AG in ihrem Antrag vom 13. April 2016 auf 25 Jahre verteilt worden, da ansonsten die gesamten von der Gemeinde D auf einmal zu entrichtenden Kosten einer Vorauszahlung gleichkommen würden. Aus diesem Grund seien jährlich zu entrichtende Erhaltungs- und Instandhaltungskosten als maßgeblich angesehen worden.

3.7 Gegen diesen Bescheid richtet sich zunächst die Beschwerde der Gemeinde D vom 13. Februar 2019, mit der diese beantragt, den Anteil der Gemeinde an den Errichtungs- und Erhaltungskosten mit 0 %, in eventu jedenfalls wesentlich niedriger als mit 50 %, festzulegen. In der Begründung erachtet die Gemeinde zusammengefasst die von

der A AG behaupteten Kosten als nicht nachvollziehbar, weshalb auch das Gutachten der Sachverständigenkommission auf einer unrichtigen Befundaufnahme beruhe. Weiters sei die Gesellschaft bei der Auftragsvergabe nicht wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig vorgegangen, insbesondere habe keine Ausschreibung nach dem Bundesvergabegesetz stattgefunden. Außerdem habe die Kommission die in § 48 Abs. 3 EISbG genannten Kriterien nicht hinreichend berücksichtigt. Es sei auch gesetzwidrig, der Gemeinde noch gar nicht entstandene Erhaltungskosten im Voraus vorzuschreiben. Wiederholt wurde weiters das Vorbringen, die Gemeinde sei nur auf der südlichen Seite der Eisenbahnkreuzung Trägerin der Straßenbaulast. Schließlich brachte die Gemeinde vor, die festgesetzte Leistungsfrist berücksichtige die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinde nicht und sei deutlich zu kurz.

3.8 Gegen diesen Bescheid richtet sich weiters die Beschwerde der A AG vom 19. Februar 2019, mit der allerdings lediglich eine Abänderung des Spruchpunktes 4. des angefochtenen Bescheides dahingehend begehrt wird, dass die jährlichen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlage mit € 8.825,- und mit einem Barwert von € 196.949,53 festzusetzen seien, weiters möge die Gemeinde D zu einer Einmalzahlung in der Höhe von € 98.474,76 bei sonstiger Exekution verpflichtet werden. In eventu begehrt die Gesellschaft die Verpflichtung der Gemeinde zu einer Leistung von jährlich € 4.412,50, indexiert gemäß VPI der Statistik Austria, somit für die Jahre 2015, 2016, 2017 und 2018 insgesamt € 17.650,- bei sonstiger Exekution, in eventu eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides und eine Zurückverweisung an die belangte Behörde gemäß § 28 Abs. 3 VwGVG.

Dies begründet die Gesellschaft damit, dass es sich beim Barwert um einen buchhalterisch abgezinsten Betrag handle. Diesen durch 25 geteilt als Grundlage der jährlich zu leistenden Beträge vorzuschreiben, sei wirtschaftlich nicht korrekt.

3.9 Die Beschwerden wurden am 7. März 2019 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vorgelegt. Dieses hat am 8. April 2019 eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt, in der die Parteien von ihren bisherigen Anträgen nicht abgewichen sind.

4. Die Verfahren LVwG-AV-660-2019 und LVwG-AV-661-2019 betreffen die Kostenbestimmung und -aufteilung für die Eisenbahnkreuzungen in km *** bzw. km *** der Strecke *** – *** mit Gemeindestraßen, die von der Stadtgemeinde E erhalten werden. Mit Bescheiden des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 26. Februar 2015 bzw. vom 22. März 2016 wurde für die Eisenbahnkreuzungen jeweils eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken (Vollschrankenanlage mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume) vorgeschrieben. Als Zusatzeinrichtung wurde ein elektronisches Lätwerk vorgeschrieben. Bereits zuvor waren beide Kreuzungen durch eine halbautomatische Vollschrankenanlage mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und einem elektronischen Lätwerk gesichert.

4.1. Am 18. Mai 2018 stellte die A AG bei der belangten Behörde den Antrag, diese möge entscheiden, dass die Stadtgemeinde E als Trägerin der Straßenbaulast im Sinne von § 48 Abs. 2 EISbG 50 % der Kosten für die Errichtung und Erhaltung/Inbetriebhaltung der Eisenbahnkreuzung zu tragen habe. In eventu wurde beantragt, die belangte Behörde möge entscheiden, in welchem Ausmaß die Gesamtkosten von den Verkehrsträgern (A AG und Stadtgemeinde E) zu tragen sind, in eventu möge sie entscheiden, welche Kosten die Stadtgemeinde E zu tragen habe.

4.2. Am 22. Mai 2018 ersuchte die belangte Behörde die Sachverständigenkommission bei der H Dienstleistungsgesellschaft mbH in beiden Fällen um Erstattung eines Gutachtens zu den Fragen, welche Kosten in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die A AG und die Stadtgemeinde E die dadurch erwachsenen Kosten zu tragen habe.

4.3. Am 8. November 2018 beantragte die Stadtgemeinde E die Abweisung des Antrages (im Hinblick auf beide Sicherungsanlagen).

4.4. Die Kommission erstattete ihre Gutachten am 17. Jänner 2019. Im Befund beider Gutachten hielt die Kommission zunächst fest, dass es sich um geringfügige Änderungen handle, die als Ergebnis einer behördlichen Überprüfung nach der EISbKrV vorzunehmen waren.

Die Kostenaufteilungsmasse für die Kreuzung in km *** berechnete sie mit € 148.845,20, wovon € 28.366,04 auf die Errichtung und € 120.479,16 auf die Instandhaltung entfielen.

Für die Kreuzung in km *** berechnete sie die Kostenaufteilungsmasse mit € 137.186,96, wovon € 18.899,64 auf die Errichtung und € 118.287,32 auf die Instandhaltung entfielen.

Zur Kostenaufteilung führte die Kommission zu beiden Kreuzungen aus, dass unter Bedachtnahme auf die spezielle Sachkunde der in ihr vertretenen Sachverständigen die Kosten zu 50 % vom Eisenbahnunternehmen und zu 50 % vom Träger der Straßenbaulast zu tragen seien. Dies begründete sie damit, dass § 48 Abs. 3 EisbG den Aufteilungskriterien kein unterschiedliches Gewicht beimesse. Die Kriterien könnten auch schon per se nicht Gegenstand exakter wissenschaftlicher Messung sein, sondern nur einer entsprechend begründeten sachverständigen Einschätzung, wobei aber die Begründungspflichten der Kommission nicht überspannt werden dürften. Weiters könne die Kommission ihr Gutachten nur auf Feststellungen gründen, die sich aus den ihr vorliegenden Unterlagen und erteilten Informationen in Verbindung mit der speziellen Sachkunde der vertretenen Sachverständigen ergeben.

Bei beiden Kreuzungen erkannte die Kommission keine Ersparnisse oder Sonderinteressen. Bei der Kreuzung in km *** sah sie als Verbesserung der Sicherheit sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße die deutliche Ausweisung eines Fußgängerüberganges sowie die Anbringung eines zusätzlichen Signalgebers an. Die Abwägung dieser Kriterien führe zu den vorgeschlagenen Kostenaufteilungen.

Am 22. Jänner 2019 gewährte die belangte Behörde den Parteien rechtliches Gehör zu diesen Gutachten.

4.5. In ihrer Stellungnahme vom 15. März 2019 vertrat die Stadtgemeinde E die Auffassung, im Hinblick darauf, dass sich die vorgeschriebene Sicherungsart gegenüber jener vor Erlassung des Bescheides vom 26. Februar 2015 bzw. vom 22. März 2016 nicht geändert habe. Selbst wenn eine Kostenteilung gemäß § 48 Abs. 3 EisbG zulässig wäre, wäre eine Aufteilung zur Hälfte nicht sachgerecht, da der Stadtgemeinde damit Kosten für die ganze Anlage erwachsen würde und nicht nur für die durchgeführten Erneuerungen. Die Stadtgemeinde erneuerte daher ihren Antrag auf Abweisung des Antrages der A AG im Hinblick auf beide Eisenbahnkreuzungen.

4.6. Mit dem zu LVwG-AV-660-2019 angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die Anpassungskosten der Sicherungsanlage an der Eisenbahnkreuzung in km *** mit € 28.366,04 fest (Spruchpunkt 1.) und ordnete an, dass diese von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen seien. Die Stadtgemeinde E wurde zur Zahlung der Hälfte des Betrages (€ 14.183,02) innerhalb von vier Wochen nach Rechtskraft des Bescheides verpflichtet (Spruchpunkt 2.). Weiters wurden die Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlage für die nächsten 13 Jahre mit einem Barwert von € 60.239,58 festgesetzt. Auch diese Kosten seien von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen. Die Stadtgemeinde E habe der A AG entweder jeweils bis zum 31. Jänner des Folgejahres € 4.907,- valorisiert mit einem Index von 3 %, oder innerhalb von vier Wochen ab Rechtskraft des Bescheides den halben Barwert in der Höhe von € 30.119,79 (Spruchpunkt 3.) zu ersetzen.

In der Begründung stützte sich die belangte Behörde bei der von ihr gemäß § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EisbG vorzunehmenden Beurteilung zunächst auf das Gutachten der Sachverständigenkommission. Zum Vorbringen der Stadtgemeinde E führte sie aus, das von dieser für ihre Argumentation ins Treffen geführte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Februar 2015, ***, beziehe sich auf einen Fall, in dem nach der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 (EKVO) ausgesprochen worden sei, dass die bisherige Sicherungsart beibehalten werden könne. Im vorliegenden Fall sei aber mit dem Bescheid vom 26. Februar 2015 erstmalig über die nach der EiskrV erforderliche Sicherung abgesprochen worden. Daher liege eine erstmalige Antragstellung nach § 49 Abs. 2 iVm § 48 Abs. 3 EisbG, gestützt auf die Vorgaben der EiskrV, vor.

4.7. Mit dem zu LVwG-AV-661-2019 angefochtenen Bescheid setzte die belangte Behörde die Anpassungskosten der Sicherungsanlage an der Eisenbahnkreuzung in km *** mit € 18.899,64 fest (Spruchpunkt 1.) und ordnete an, dass diese von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen seien. Die Stadtgemeinde E wurde zur Zahlung der Hälfte des Betrages (€ 9.449,82) innerhalb von vier Wochen nach Rechtskraft des Bescheides verpflichtet (Spruchpunkt 2.). Weiters wurden die Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlage für die nächsten 13 Jahre mit einem Barwert von € 59.143,66 festgesetzt. Auch diese Kosten seien von den Parteien jeweils zur Hälfte zu tragen. Die Stadtgemeinde E habe der A AG entweder jeweils bis zum 31. Jänner des Folgejahres € 4.817,90, valorisiert mit einem Index von 3 %, oder innerhalb von vier Wochen ab Rechtskraft des Bescheides den halben Barwert in der Höhe von € 29.571,83 (Spruchpunkt 3.).

Die Begründung dieses Bescheides deckt sich mit dem zu LVwG-AV-660-2019 angefochtenen.

4.8. Gegen diese beiden Bescheide richten sich die vorliegenden Beschwerden der Stadtgemeinde E, mit denen diese jeweils beantragt, die angefochtenen Bescheide dahingehend abzuändern, dass der Antrag der A AG „auf Bewilligung des gegenständlichen Vorhabens“ abgewiesen wird, in eventu den angefochtenen Bescheid aufzuheben und die Sache zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückzuverweisen.

Dies begründete die Stadtgemeinde wiederum mit der Unzulässigkeit der nunmehrigen Vorschreibung eines Kostenbeitrages, nachdem sich die vorgeschriebene Art der Sicherung durch die Bescheide vom 26. Februar 2015 bzw. vom 22. März 2016 nicht geändert habe. Die belangte Behörde habe den Inhalt der früheren Sicherungsbescheide im angefochtenen Bescheid aktenwidrig wiedergegeben.

Im Hinblick auf die Höhe der Kosten wird in den Beschwerden geltend gemacht, die angefochtenen Bescheide enthielten dazu keinerlei Feststellungen. Die belangte Behörde hätte diese schlüssig darstellen und den einzelnen Maßnahmen zuordnen müssen. Zudem hätten die Kosten zwischen neuen und schon bestehenden Sicherungsmaßnahmen aufgeteilt werden müssen. Für bereits bestehende Sicherungen stehe der A AG kein Antragsrecht zu. Auch warum die Stadtgemeinde 50 % der Kosten zu tragen habe, begründe die belangte Behörde nicht.

4.9. Die Beschwerden wurden am 13. Juni 2019 dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vorgelegt, das sie am 24. Juni 2019 der A AG zur Stellungnahme übermittelte.

4.10. Die A AG erstattete am 18. Juli 2019 in beiden Verfahren jeweils eine Stellungnahme zur Beschwerde.

II. Rechtslage

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. 60 idFBGBl. I 137/2015, lauten:

„[...]“

3. Teil: Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

[...]

7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§ 31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

§ 31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; [...]

[...]

Bauentwurf

§ 31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

1. die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;

2. ein Bau- und Betriebsprogramm;

3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;

4. die im § 31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen treffen.

[...]

4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs. 1 Z 1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder

2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines

schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen erzielten Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der hierdurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der H-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

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.

[...]"

2. Die maßgeblichen Bestimmungen der (insbesondere auf Grundlage des § 49 Abs. 1 EisebG erlassenen) Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisebKrV). BGBl. II 216, lauten:

„[...]“

2. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Arten der Sicherung

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

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

(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.

[...]

6. Abschnitt

Zulässigkeit der Sicherungsarten

Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes

§ 35. (1) Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 80 km/h beträgt und
2. der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt höchstens 400 m beträgt und der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist und
3. der erforderliche Sichtraum nicht durch stehende oder sich bewegende Schienenfahrzeuge eingeschränkt wird und
4. nicht mehr als ein Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung der Straße vorhanden ist und
5. durchschnittlich auf der Straße täglich nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden verkehren und
6. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

(2) Legt das Eisenbahnunternehmen im Verfahren betreffend die Entscheidung über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung glaubhaft dar, dass der Sichtraum im Einvernehmen mit allenfalls betroffenen Dritten oder im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast, beispielsweise durch Veränderung des Kreuzungswinkels zwischen

der Eisenbahn und der Straße oder durch die Beseitigung von Sichthindernissen, im erforderlichen Ausmaß gemäß Abs. 1 Z 2 mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln hergestellt werden kann und liegen die übrigen Voraussetzungen des Abs. 1 vor, kann die Behörde die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes unter der Bedingung anordnen, dass der erforderliche Sichtraum innerhalb einer von der Behörde zu bestimmenden Frist herzustellen ist.

Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

§ 36. (1) Eine Eisenbahnkreuzung mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr kann durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr nicht mehr als 80 km/h beträgt oder, falls auf der Eisenbahnkreuzung Fußgängerverkehr allein stattfindet, die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 90 km/h beträgt und

2. der erforderliche Sichtpunkt höchstens 400 m vom Kreuzungspunkt entfernt ist und

3. dem die örtlichen Verhältnisse nicht entgegen stehen.

(2) Eine Eisenbahnkreuzung mit Fahrzeugverkehr kann durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn

1. der gemäß § 45 zu ermittelnde erforderliche Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt nicht mehr als 120 m beträgt und

2. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Straße nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb 24 Stunden beträgt und

3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

Sicherung durch Lichtzeichen

§ 37. Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt,

2. die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden beträgt und

3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 38. (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn

1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder

2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h, beträgt.

(2) Die Schranken können als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 normierten Voraussetzungen vorliegen und die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 120 Sekunden beträgt.

(3) In allen anderen Fällen sind die Schranken als zwei- oder mehrteilige Vollschraken auszuführen. Bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken sind bei Vorliegen der in § 32 normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

Sicherung durch Bewachung

§ 39. [...]

7. Abschnitt

Anforderungen an die Sicherungsarten

[...]

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

Dauer des Anhaltegebotes

§ 67. [...]

Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges

§ 68. [...]

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

§ 71. [...]

Gemeinsame Bestimmungen für die Sicherung durch Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

Technische Ausführung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 74. Die im Einzelfall ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung neu zum Einsatz gelangenden eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken haben dem Stand der Technik gemäß § 9b EisebG zu entsprechen. Dabei ist insbesondere auch die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform auf der Bahn erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die zu schützenden Interessen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs einerseits und des Straßenverkehrs andererseits zu berücksichtigen.

Erforderliche Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 75. (1) Die erforderliche Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken aus der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu ermitteln. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

[...]

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen

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.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Schrankenanlagen oder des § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres 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 drei 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. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenutzern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenutzern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach der letzten Schienen a

Quelle: Landesverwaltungsgericht Niederösterreich LVwg Niederösterreich, <http://www.lwvg.noe.gv.at>

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at