jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2019/9/24 Ra 2019/03/0038

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.09.2019

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
40/01 Verwaltungsverfahren
93 Eisenbahn

Norm

AVG §38
AVG §56
EisenbahnG 1957 §133a Abs19
EisenbahnG 1957 §47a
VwRallg

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):Ra 2019/03/0039

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revisionen 1. der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (protokolliert zu Ra 2019/03/0038), 2. der Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch die Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11 (protokolliert zu Ra 2019/03/0039), gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 22. Jänner 2019, Zl. LVwG-651236/9/Zo/KA, betreffend Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit von Eisenbahnübergängen nach dem EisbG (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Oberösterreich) zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revisionen werden als unbegründet abgewiesen.

Begründung

1 Der Landeshauptmann von Oberösterreich (im Folgenden auch: belangte Behörde) hatte am 24. April 2018 gemäß § 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) in Verbindung mit § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) ein Verfahren zur Überprüfung der erforderlichen Sicherung von näher bezeichneten Eisenbahnübergängen der ÖBB-Strecke Linz/Urfahr - Aigen-Schlägl eingeleitet. Diese waren - laut den Ausführungen des der am 17. Mai 2018

durchgeführten mündlichen Verhandlung beigezogenen eisenbahntechnischen Amtssachverständigen - zu jenem Zeitpunkt als Straßenkreuzungen für alle Fahrzeugarten durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus iSd

§ 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) gesichert. 2 Mit Bescheid vom 2. Juli 2018 stellte die belangte Behörde gemäß §§ 12 Abs. 2 Z 1, 47a EisbG in Verbindung mit

§ 1 EisbKrV fest, dass dem Verkehr auf den Eisenbahnkreuzungen in Bahn-km 44,694; 44,965 (alt 44,964); 46,543 und 47,370 der ÖBB-Strecke Linz/Urfahr - Aigen-Schlägl mit Gemeindestraßen im Gemeindegebiet von Rohrbach/Berg die Merkmale der Öffentlichkeit nicht zukämen und es sich daher um nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge handle.

3 Dem legte die belangte Behörde Folgendes zugrunde: Im Zuge der mündlichen Verhandlung habe der eisenbahntechnische Amtssachverständige zusammengefasst festgestellt, dass auf den verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen kein öffentlicher Verkehr stattfinde und daher die Merkmale der Öffentlichkeit nicht gegeben seien. Aus eisenbahnfachlicher Sicht bestünden somit keine Bedenken gegen die "Umwandlung" dieser Eisenbahnkreuzungen in nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat habe in seiner schriftlichen Stellungnahme im Wesentlichen ausgeführt, in solchen Fällen sei ein Feststellungsbescheid nicht vorgesehen. Vielmehr habe die Behörde bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, wozu auch nichtöffentliche Eisenbahnübergänge zählten, gemäß § 49 Abs. 2 EisbG über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung zu entscheiden. Somit müsse das Verfahren auf Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit zu einer Entscheidung über die Art der Sicherung des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges führen.

4 Begründend führte die belangte Behörde dazu zusammengefasst aus, dass es sich bei den verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen - ausgehend von den als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewerteten Aussagen des Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung, wonach dem Verkehr auf den genannten Eisenbahnkreuzungen die Merkmale der Öffentlichkeit nicht zukommen würden - um nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge handle. Die bei der mündlichen Verhandlung anwesenden Vertreter der Zweitrevisionswerberin hätten das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen und die Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit befürwortet bzw. begehrt. Die Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit der schienengleichen Eisenbahnübergänge liege im rechtlichen Interesse der Zweitrevisionswerberin, weil diese im Falle, dass es sich um öffentliche Eisenbahnkreuzungen handle, gemäß § 3 EisbKrV die Pflicht treffe, sie zu sichern und weil der Zweitrevisionswerberin bei Nichtbefolgung dieser Pflicht u.a. die Gefahr einer Bestrafung drohe. Die gegenständliche Feststellung sei daher nach der (näher dargelegten) Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zulässig.

5 Zur Frage der Entscheidung über die Art der Sicherung von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen führte die belangte Behörde aus, dass die für die Art der Sicherung von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen maßgebliche Regelung des § 43 Abs. 7 in der Stammfassung des EisbG bei der Änderung 1992 modifiziert worden sei und sich seit der Novellierung 2006 in § 47a EisbG befinde. Aus der Tatsache, dass § 47a EisbG idgF im Unterschied zur Vorgängerbestimmung in § 43 Abs. 7 EisbG idF BGBl. Nr. 452/1992 keine Regelung dahingehend enthalte, dass die Sicherung von nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen festzulegen sei, sei nicht der Schluss zu ziehen, dass dies nunmehr im Rahmen des § 49 Abs. 2 EisbG zu erfolgen habe. Vielmehr sei der Gesetzgeber davon ausgegangen, dass die Sicherung von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen ausschließlich in den Benützungsbedingungen ihren Niederschlag zu finden habe und keiner behördlichen Festlegung mehr bedürfe. Dies komme auch darin zum Ausdruck, dass selbst von einer sinngemäßen Anwendung der Bestimmungen der EisbKrV auf nicht-öffentliche Eisenbahnkreuzungen abgesehen worden sei.

6 Gegen diesen Bescheid erhob die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (die nunmehrige Erstrevisionswerberin) Beschwerde, in der sie zusammengefasst vorbrachte, dass auch bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen die Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG über deren Sicherung zu entscheiden habe. Diese Entscheidung erfolge mit einem (rechtsgestaltenden) Leistungsbescheid, aus dem klar hervorgehen müsse, dass es sich um einen nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang handle. Damit sei ein Feststellungsbescheid über die (Nicht-)Öffentlichkeit des den Eisenbahnübergang benützenden Straßenverkehrs entbehrlich. Vielmehr bestehe nach wie vor die Verpflichtung der Behörde, über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Art der Sicherung auch von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen zu entscheiden.

7 Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (Verwaltungsgericht) - nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung - die Beschwerde als unbegründet ab und erklärte die Revision an den Verwaltungsgerichtshof für nicht zulässig.

8 Begründend führte das Verwaltungsgericht zusammengefasst Folgendes aus:

9 Ausgehend von den unbestritten gebliebenen Feststellungen des Amtssachverständigen würden den gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen die Merkmale der Öffentlichkeit nicht zukommen, weswegen es sich um nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge handle. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung sei zudem von den Verfahrensparteien einvernehmlich festgestellt worden, dass die relevanten Eisenbahnkreuzungen als nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge anzusehen seien. Die Feststellung, ob bei einem schienengleichen Eisenbahnübergang Öffentlichkeit oder Nicht-Öffentlichkeit vorliege, sei neben einer Tatsachenfrage auch eine Rechtsfrage, weil § 3 EisbKrV das Eisenbahnunternehmen verpflichte, Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern, während nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge von der EisbKrV ausgenommen seien. Das betroffene Eisenbahnunternehmen habe keine Möglichkeit, diese Rechtsfrage in einem anderen gesetzlich vorgesehenen Verwaltungsverfahren klären zu lassen; eine ungeklärte Rechtslage dürfe das betroffene Eisenbahnunternehmen jedoch nicht der Gefahr einer Bestrafung aussetzen. Der Feststellungsbescheid sei daher rechtskonform ergangen, weil er im Interesse des Eisenbahnunternehmens erforderlich gewesen sei. In § 47a EisbG als einzige Bestimmung, die sich dezidiert auf nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge beziehe, sei jedenfalls keine Behördenzuständigkeit zu erblicken, weswegen für die (Vorschreibung der) Benützungsbedingungen das Eisenbahnunternehmen allein zuständig sei.

1 0 Gegen dieses Erkenntnis richten sich die vorliegenden, vom Verwaltungsgericht gemeinsam mit den Verfahrensakten vorgelegten - außerordentlichen - Revisionen.

1 1 Die Erstrevisionswerberin macht zur Zulässigkeit der Revision zusammengefasst geltend, das angefochtene Erkenntnis widerspreche der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hinsichtlich der Zulässigkeit von Feststellungsbescheiden, weil anstelle des erlassenen Feststellungsbescheids ein Leistungsbescheid (gemäß § 49 Abs. 2 EisbG) über die im Einzelfall anzuwendende Sicherung des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges zu erlassen gewesen wäre. Die Anzahl von Überprüfungsverfahren, die mit einem Feststellungsbescheid geendet hätten, sei in den letzten Jahren sprunghaft angestiegen und sei es aufgrund der regional unterschiedlichen Behördenzuständigkeiten im Bereich der Nebenbahnen zu einem unterschiedlichen bzw. widersprüchlichen Vollzug gekommen. Die Klärung der zu lösenden Rechtsfrage liege daher auch im öffentlichen Interesse eines bundesweit einheitlichen Vollzugs.

1 2 Die Zweitrevisionswerberin bringt im Rahmen der Zulässigkeitsbegründung - auf das Wesentliche zusammengefasst - vor, es existiere keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu den Rechtsfragen, ob die Nicht-Öffentlichkeit von Eisenbahnübergängen iSd § 47a EisbG durch die Eisenbahnbehörde mit Feststellungsbescheid auszusprechen sei, ob die Eisenbahnbehörde zur Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit zu ermitteln habe, ob tatsächlich wegeberechtigte Personen vorhanden seien und ob die Sicherung eines nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges wie bei öffentlichen Eisenbahnkreuzungen gemäß bzw. analog zu § 49 Abs. 2 EisbG behördlich anzuordnen oder vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Wege der Benützungsbedingungen nach § 47a EisbG vorzuschreiben sei. Die Formulierungen der §§ 49 und 47a EisbG ließen mehrere Deutungen zu und sorgten in der Praxis regelmäßig für Unklarheiten, sodass Klärungsbedarf bestehe.

1 3 Der Verwaltungsgerichtshof hat über die - aufgrund ihres sachlichen, persönlichen und rechtlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen - Revisionen (Revisionsbeantwortungen wurden nicht erstattet) erwogen:

14 Die Revisionen erweisen sich als zulässig. Sie sind jedoch nicht begründet.

1 5 Die Revisionen machen primär geltend, die angefochtene Entscheidung verstoße gegen die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichtshofes zur Zulässigkeit von Feststellungsbescheiden, weil anstelle des erlassenen Feststellungsbescheids ein Leistungsbescheid über die im Einzelfall anzuwendende Sicherung der nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge zu erlassen gewesen wäre.

1 6 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist die Erlassung eines Feststellungsbescheids dann zulässig, wenn dies entweder im Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist oder wenn eine gesetzliche Regelung zwar nicht besteht, die Erlassung eines solchen Bescheids aber im öffentlichen Interesse liegt oder wenn sie insofern im

Interesse einer Partei liegt, als sie für die Partei ein notwendiges Mittel zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung darstellt. Dieses rechtliche Interesse ist nur dann gegeben, wenn dem Feststellungsbescheid im konkreten Fall die Eignung zukommt, ein Recht oder Rechtsverhältnis für die Zukunft klarzustellen und dadurch eine Rechtsgefährdung des Antragstellers zu beseitigen. Wenn die strittige Rechtsfrage im Rahmen eines anderen gesetzlich vorgezeichneten Verwaltungsverfahrens entschieden werden kann, ist die Erlassung eines Feststellungsbescheids als subsidiärer Rechtsbehelf unzulässig (vgl. VwGH 19.6.2017, Ro 2016/03/0028, mwN). Für einen Feststellungsbescheid ist dort kein Raum, wo ein Leistungsbescheid möglich ist. Eine Frage, die im Zuge eines Verwaltungsverfahrens zu lösen ist, kann nicht aus diesem Verfahren herausgegriffen und zum Gegenstand eines selbständigen Feststellungsbescheids gemacht werden (vgl. VwGH 10.10.2016, Ra 2014/17/0014, mwN).

17 Im vorliegenden Fall war die Erledigung des von der belangten Behörde eingeleiteten Überprüfungsverfahrens nach § 103 Abs. 1 EisbKrV mit Feststellungsbescheid damit begründet worden, seit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 sehe § 47a EisbG (im Gegensatz zur Vorgängerbestimmung des § 43 Abs. 7 EisbG) keine Behördenzuständigkeit für die Festlegung der Sicherung von nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen mehr vor; eine solche Sicherung habe auch nicht etwa nach § 49 Abs. 2 EisbG zu erfolgen. Die Zweitrevisionswerberin habe aber aus den dargelegten Gründen ein rechtliches Interesse an der Feststellung, dass ein nichtöffentlicher Eisenbahnübergang vorliege.

18 Das EisbG enthält keine ausdrückliche Regelung für die Erlassung eines Feststellungsbescheids, mit dem die Nicht-Öffentlichkeit eines Eisenbahnüberganges iSd § 47a EisbG auszusprechen ist. Dass die Zweitrevisionswerberin ein rechtliches Interesse an einer solchen Feststellung hat, kann - insbesondere vor dem Hintergrund, dass gegebenenfalls die Verpflichtung zur Festlegung der Art der Sicherung im Falle der Nicht-Öffentlichkeit eines Eisenbahnüberganges das Eisenbahnunternehmen selbst trifft - bejaht werden. Die erforderliche Klarstellung des Umfangs der der Zweitrevisionswerberin als Eisenbahnunternehmen auferlegten Verpflichtungen kann ein rechtliches Interesse an einer Feststellung begründen (vgl. VwGH 19.6.2017, Ro 2016/03/0028). 19 Die gesonderte Feststellung der Nicht-Öffentlichkeit der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnübergänge wäre hingegen unzulässig, wenn stattdessen ein Leistungsbescheid zu erlassen gewesen wäre (vgl. dazu auch VwGH 27.11.2008, 2008/03/0091). 20 Im Revisionsverfahren ist somit - als Vorfrage für die Zulässigkeit des von der belangten Behörde erlassenen und vom Verwaltungsgericht bestätigten Feststellungsbescheids - im Wesentlichen zu klären, ob über die Sicherung von nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen die Behörde - bzw. das im Beschwerdeweg angerufene Verwaltungsgericht - zu entscheiden hat (sodass also ein Leistungsbescheid zu erlassen wäre) oder ob die entsprechende Festlegung allein vom Eisenbahnunternehmen zu treffen ist.

2 1 Die demnach maßgebenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957 (EisbG), in den im Zeitpunkt der Erlassung der angefochtenen Entscheidung maßgeblichen Fassungen nach BGBl. I Nr. 125/2006 (§ 47a) bzw. BGBl. I Nr. 25/2010 (§§ 48 und 49) lauten - auszugsweise - wie folgt:

"3a. Teil

Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von

Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

...

2. Hauptstück

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen

...

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

...

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. 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. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungsta feln, verpflichtet.

(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.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen."

2 2 Der Wortlaut des § 49 Abs. 2 EisbG, wonach über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung (von schienengleichen Eisenbahnübergängen, vgl. Abs. 1) die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden hat, ist offen für die (von den Revisionswerbern präferierte) Auslegung dahin, dass dies auch für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge gilt. Er stellt nämlich, anders als die Regelung der baulichen Umgestaltung und Auflassung nach § 48 EisbG, die explizit nur für Kreuzungen von Eisenbahnen mit einer "Straße mit öffentlichem Verkehr" gilt, nicht darauf ab, ob dem Verkehr auf der kreuzenden Straße die Merkmale der Öffentlichkeit zukommen. Daran ändert fürs erste nichts, dass die gemäß § 49 Abs. 1 und 3 EisbG erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnun g 2012 nur für im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte

schienengleiche Eisenbahnübergänge gilt (§ 1 Abs. 1 EisbKrV) und nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge von ihrem Geltungsbereich ausdrücklich ausnimmt (§ 1 Abs. 2 EisbKrV). 23 Es erscheint daher ein Blick auf die Gesetzessystematik sowie die historische Entwicklung der maßgebenden Bestimmungen unter Einbeziehung der Gesetzesmaterialien angezeigt. 24 In der Stammfassung des EisbG, BGBl. Nr. 60/1957, enthielt der Abschnitt I. die Begriffsbestimmungen, Abschnitt II. für alle

Eisenbahnen geltende Bestimmungen, Abschnitt III. für öffentliche

Eisenbahnen geltende Bestimmungen und Abschnitt IV. für nichtöffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen (weitere Regelungen in den folgenden Abschnitten betrafen insbesondere Straf-, Übergangs- und Vollziehungsbestimmungen). Die im Revisionsfall interessierenden Bestimmungen befanden sich im II. bzw. III. Abschnitt und lauteten (auszugsweise) wie folgt:

"ABSCHNITT II.

Für alle Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

...

Behörden

§ 12. (1) Für Eisenbahnen, mit Ausnahme der in den Abs. 2 und 3 genannten, ist das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zuständig. Es kann zur Vornahme von Amtshandlungen, insbesondere auch zur Erlassung von Bescheiden, den örtlich zuständigen Landeshauptmann ermächtigen; dieser tritt für den betreffenden Fall vollständig an die Stelle des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

(2) Für Kleinseilbahnen sowie für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), jedoch mit Werksverkehr (§ 51 Abs. 3), ist der Landeshauptmann zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen.

(3) Für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränktöffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, falls diese Eisenbahnen nicht mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft unterliegenden Eisenbahn in Betriebsgemeinschaft stehen. Der Instanzenzug endet beim Landeshauptmann.

(4) Die Abs. 2 und 3 gelten nicht, sofern dieses Bundesgesetz ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

...

ABSCHNITT III.

Für öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen.

Genehmigungen

§ 14...

...

Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr.

§ 42. ...

§ 43. (1) Das Betreten von Eisenbahnanlagen ist, mit Ausnahme

der hiefür bestimmten Stellen, nur mit einer vom

Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

...

(5) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 4 finden keine Anwendung, wenn Eisenbahnanlagen im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen.

(6) Wenn der Bahnkörper zugleich als Weg dient, ist er bei Annäherung eines Eisenbahnfahrzeuges zu räumen.

(7) Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden.

...

Eisenbahnaufsichtsorgane

§ 45 ...

Schutzvorschriften

§ 46 ...

...

Kreuzungen mit Straßen

§ 48. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße anderseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 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) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat in der nach Abs. 1 ergehenden Anordnung auch zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen.

(...)

§ 49. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft setzt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits und nach dem Bedürfnis des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Verordnung kann auch festsetzen, daß die Straßenverwaltungen zur kostenlosen Duldung von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungsta feln, verpflichtet sind.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, bei Kreuzungen mit Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 finden sinngemäß Anwendung.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

Eisenbahnnebenbetriebe

§ 50 ..."

25 Die Erläuterungen (RV 103 Blg. NR 8. GP, 23ff) führen dazu

u. a. Folgendes aus:

"Zu § 43:

...

Als ‚Berechtigte' im Sinne des Abs. 7 werden insbesondere

Personen zu verstehen sein, die das Recht des Fußsteiges genießen

(§ 492 ABGB).

...

Zu § 48:

Bekanntlich ergeben sich durch den sich überschneidenden Eisenbahn- und Straßenverkehr Schwierigkeiten, die durch die Entwicklung insbesondere des Straßenverkehrs immer mehr und mehr in Erscheinung treten. Während vor 1938 die Errichtung schienenfreier Kreuzungen, die vom Standpunkt der Flüssigkeit des Straßenverkehrs zweifellos den Idealzustand darstellen, gesetzlich überhaupt nicht geregelt war, wurde in der nationalsozialistischen Ära ein derartiger Versuch unternommen, der im Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, DRGBL I, S. 1211, seinen Niederschlag gefunden hat. Der wesentliche Inhalt dieses Gesetzes ist, daß die Errichtung von schienenfreien Kreuzungen vom (Reichs)Verkehrsminister im Einvernehmen mit dem damaligen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen angeordnet werden kann und daß beide Verkehrswege ohne Rücksicht darauf, ob die Änderung von dem einen oder dem anderen Verkehrsträger veranlaßt worden oder im überwiegenden Interesse des einen oder anderen gelegen ist, die Hälfte der Kosten zu tragen haben. Diese, nur in der damaligen Ära überhaupt einigermaßen verständliche Regelung sah das Bestehen von zwei Geheimfonds, und zwar einen zur Unterstützung der Privatbahnen und einen zur Unterstützung der weniger finanzkräftigen Träger der Straßenbaulast vor. Trotzdem hat sie sich nach übereinstimmendem Urteil aller Fachleute weder vor 1945 noch seither bewährt; sie hat vielmehr dazu geführt, daß die Modernisierung der Übergänge mit Rücksicht auf eine ungerechtfertigte finanzielle Regelung wesentlich erschwert wurde.

Diese Regelung, die übrigens außer in Österreich als Erbe der nationalsozialistischen Gesetzgebung nur noch in Westdeutschland besteht und auch dort eliminiert werden soll, wurde nunmehr durch die im § 48 enthaltenen Bestimmungen ersetzt.

...

Zu § 49:

Diese Bestimmungen bilden die Grundlage für die Erlassung einer Verordnung, die die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge unter Berücksichtigung des jeweiligen Standes der Technik dem Bedürfnis des Verkehrs entsprechend regeln soll.

..."

2 6 Mit der Novelle BGBl. Nr. 452/1992 erfolgten Änderungen u. a. des § 12 und des § 43 Abs. 7 EisbG. Diese Bestimmungen lauteten seither:

"Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränktöffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3).

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1.

Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 1;

2.

Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;

3.

Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 2 und 3;

4.

Materialbahnen und Materialseilbahnen gemäß § 8 mit beschränkt-öffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist als Behörde zuständig für Haupt- und Nebenbahnen gemäß § 4, für Straßenbahnen gemäß § 5 Abs. 1 Z 2, für Anschlußbahnen gemäß § 7 Z 1 und für Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere 1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens; 2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens; 3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39; 4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten. Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

...

§ 43. ...

(7) Nichtöffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbedingungen und der Sicherung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge ist der Landeshauptmann zuständig."

2 7 In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage zu dieser Novelle (295 Blg. NR 18. GP) wird im Vorblatt und im Allgemeinen Teil insbesondere die für erforderlich erachtete Entlastung des Bundesministeriums "von Routineaufgaben" samt "Abgabe von Zuständigkeiten an die Landesverwaltungen" angesprochen; zu § 43 Abs. 7 wird Folgendes ausgeführt:

"Bei nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen aller Eisenbahnen soll für die Festsetzung des Kreises der Berechtigten, die Festlegung der Benützungsbedingungen und die Entscheidung über die Sicherung der Landeshauptmann zuständig sein. Durch den zweiten Satz soll sichergestellt werden, daß auch an nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen die gleichen Sicherungsarten wie an öffentlichen Eisenbahnkreuzungen (§ 2 Abs. 2 EKVO) vorgesehen werden und so eine einheitliche Sicherung aller schienengleicher Eisenbahnübergänge erfolgt."

2 8 Durch die Novelle BGBl. I Nr. 151/2001 (Deregulierungsgesetz 2001) erhielten die hier interessierenden Bestimmungen folgende - auszugsweise wiedergegebene - Fassung:

"§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist die Bezirksverwaltungsbehörde als Behörde zuständig für Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4) und ohne Werksverkehr (§ 51 Abs. 3) sowie für Anschlussbahnen.

(2) Soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für

1.

Nebenbahnen; 2. Straßenbahnen; 3. Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 3;

4.

Materialbahnen und Materialseilbahnen gemäß § 8 mit beschränktöffentlichem oder mit Werksverkehr.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

1.

Hauptbahnen;

2.

die Verleihung einer Konzession nach § 17, die Erklärung der Behörde nach § 30 lit. b, die Erteilung von Genehmigungen nach § 21 Abs. 3 und § 26 Abs. 3 sowie von Bewilligungen nach § 29 Abs. 1 für Nebenbahnen;

3.

Seilbahnen gemäß § 6 Abs. 2;

4.

Eisenbahnverkehrsunternehmen;

5.

die Verleihung von Europakonzessionen.

(4) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere 1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens; 2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens; 3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 38 und 39; 4. zur Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Unternehmenspflichten. Wird der Landeshauptmann ermächtigt, so ist er als erste und letzte Instanz zuständig.

...

§ 43. (7) Nichtöffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen benützt werden. Für die Sicherungsart nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge sind die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen maßgeblich. Für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbedingungen und der Sicherung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge ist die Behörde zuständig.

...

Kreuzungen mit Straßen.

§ 48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße anderseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahninfrastrukturunterne hmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Falls es das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs. 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(...)

§ 49. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(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 sinngemäß anzuwenden sind.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen."

29 Ausgehend von den Gesetzesmaterialien zu dieser Novelle (AB 886 Blg. NR 21. GP) sollte dadurch "eine vereinfachte Bündelung der Behördenzuständigkeiten für die einzelnen Arten von Eisenbahnen" erfolgen und mit den Änderungen in §§ 43 Abs. 7, 48 und 49 EisbG die "Zuständigkeit der jeweils für eine Eisenbahn zuständigen Behörde auch für Kreuzungen mit Straßen und Übergängen" festgelegt werden; die Änderung (u.a.) des § 48 Abs. 2 EisbG wurde mit der "Vereinfachung bzw. Erleichterung bei Verfahrensregelungen" begründet (vgl. in diesem Zusammenhang auch VwGH 18.2.2015, Ro 2014/03/0077; 21.5.2019, Ro 2018/03/0050, insbesondere zur "Entkoppelung" der Kostenentscheidung). 30 Mit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 erfolgten weitere im gegebenen Zusammenhang wesentliche Änderungen. Zunächst ist auf die - auch in einem neu geschaffenen Inhaltsverzeichnis zum Ausdruck kommend - neue Gliederung zu verweisen:

3 1 Die Bestimmungen des bisherigen 3. Teils ("Für öffentliche Eisenbahnen und die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf öffentlichen Eisenbahnen geltende Bestimmungen"), die §§ 14 bis 50, und des bisherigen 4. Teils ("Für nicht-öffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen"), die §§ 51 bis 53, wurden neu gefasst, wobei an die Stelle der §§ 14 bis 47 samt Überschriften als 3. Teil ("Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen") die §§ 14 bis 41, als 3a. Teil ("Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen") die §§ 42 bis 47c, und als

4. Teil ("Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge") die §§ 48 bis 50 traten, und der vormalige 4. Teil ("Für nichtöffentliche Eisenbahnen geltende Bestimmungen") mit den §§ 51 bis 53 entfiel.

3 2 Der neue 3a. Teil enthält als 1. Hauptstück die bisher in den §§ 38 bis 41 normierten Anrainerbestimmungen (Bauverbots-, Gefährdungs- und Feuerbereich sowie Beseitigungsansprüche) und als

2. Hauptstück die Regelungen betreffend das Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und im Eisenbahnverkehr. Die Bestimmungen des bisherigen § 43 Abs. 1 bis 5 finden sich nunmehr (von im Revisionsfall nicht relevanten Änderungen abgesehen) wortgleich im neuen § 47 Abs. 1 bis 5, überschrieben mit "Betreten hiefür nicht bestimmter Stellen von Eisenbahnanlagen", während § 43 Abs. 6 ersatzlos entfallen ist und die bisher in § 43 Abs. 7 enthaltene Regelung in den neu geschaffenen, mit "Benützung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge" überschriebenen § 47a transferiert wurde, der nunmehr (seither unverändert) wie folgt lautet:

"Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§ 47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden."

3 3 Der neue 4. Teil ("Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge") gliedert sich in das 1. Hauptstück ("Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Anordnung der baulichen Umgestaltung") mit § 48, das 2. Hauptstück ("Schienengleiche Eisenbahnübergänge, Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung") mit § 49 und das 3. Hauptstück ("Anschlussbahnen, Materialbahnen") mit § 50. Neben den neu gesetzten Überschriften erfolgten, abgesehen von semantischen Änderungen in § 48 Abs. 3 und § 49 Abs. 1, im Revisionsfall nicht weiter relevante

inhaltliche Änderungen bloß in § 48 Abs. 4 (der Regelung betreffend die Kostenfestsetzung) und durch den neuen § 50. 3 4 § 133a regelt (nunmehr in § 175 enthaltene) Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. 125/2006 und normiert in Abs. 19:

"(19) Die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des BundesgesetzesBGBl. I Nr. 125/2006 von der Behörde gemäß § 43 Abs. 7 in der bisher geltenden Fassung festgelegten Benützungsbewilligungen oder Bedingungen gelten als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Bedingungen."

35 Die Erläuterungen (RV 1412 Blg. NR 22. GP) nennen im Vorblatt als Ziel der Neuregelung neben einer Anpassung an gemeinschaftsrechtliche Richtlinien "Maßnahmen zur Straffung und Beschleunigung von Verwaltungsverfahren". Bezüglich der Genehmigungsverfahren sei "insbesondere die Ausweitung genehmigungsfreier Maßnahmen und der Entfall besonderer Genehmigungsinstrumente" vorgesehen. Durch die Änderungen des § 12 (Behördenzuständigkeit) solle eine Erleichterung der Vollziehung erreicht werden. Die bisherige Gliederung in Teile für öffentliche Eisenbahnen und nicht-öffentliche Eisenbahnen werde aufgegeben und "durch eine Gliederung des Gesetzes nach Sachgebieten" ersetzt (zu §§ 14 bis 47c samt Überschriften).

36 Zu § 47a heißt es:

"§ 47a: Dieser entspricht dem bisherigen § 43 Abs. 7 mit der Maßgabe, dass an Stelle der Behörde nunmehr das Eisenbahnunternehmen Bedingungen über die Benutzung nichtöffentlicher Eisenbahnübergänge vorzuschreiben hat."

37 Zu den Überschriften vor §§ 48 und 49 wird ausgeführt, dass die "Regelungen über Kreuzungen mit Verkehrswegen und über Eisenbahnübergänge" nunmehr "in einem eigenen Teil geregelt" würden.

38 Zur Übergangsregelung des § 133a Abs. 19 heißt es:

"Die mit Bescheid der Behörde gemäß bisherigen § 43 Abs. 7 festgelegten Benützungsbewilligungen bzw. Bedingungen gelten nunmehr als vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebene Benützungsbewilligungen bzw. Bedingungen."

39 Durch die Novelle BGBl. I Nr. 25/2010 schließlich erhielten § 48 und § 49 Abs. 2 EisbG die seither geltende (oben wiedergegebene) - im Wesentlichen um eine Regelung betreffend die Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge ergänzte - Fassung. 40 Im Revisionsfall sind weiters Bestimmungen der (auf Grundlage des § 49 Abs. 1 und 3 EisbG erlassenen) Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. II Nr. 216/2012 (EisbKrV), und ihrer Vorgängerregelungen, der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, bzw. der Verordnung vom 27. März 1947 über die Sicherung und Benützung

schienengleicher Eisenbahnübergänge, BGBl. Nr. 60/1947, von

Bedeutung.

41 Diese lauten (auszugsweise):

A. EisbKrV

"Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt als:

1. Eisenbahnkreuzung: schienengleicher Eisenbahnübergang gemäß § 1 Abs. 1;

..."

B. Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961

"§ 1. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

In Sinne dieser Verordnung gilt als:

a) Eisenbahnkreuzung: jeder im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte schienengleiche Eisenbahnübergang, soweit es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn, eine Straßenbahn, Anschlußbahn oder Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, handelt, gleichgültig, ob hiebei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet;

..."

C. Verordnung vom 27. März 1947 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge

"§ 1. Arten der Sicherung

(1) Die Eisenbahnunternehmungen haben schienengleiche Eisenbahnübergänge zu sichern. Diese Sicherung erfolgt

..."

42 Aus der dargestellten Genesis ergibt sich - vereinfachend und auf das für den Revisionsfall Wesentliche (also die Frage nach einer Kompetenz der Behörde für die Festlegung der Sicherung auch von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen) zusammengefasst - folgender Befund:

43 Die Stammfassung des EisbG erscheint noch offen für beide Auslegungsvarianten: So kann die Formulierung des § 43 Abs. 7, wonach nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge "nur unter den von der Behörde aus Sicherheitsgründen vorgeschriebenen Bedingungen" benützt werden dürfen, zwanglos dahin verstanden werden, dass diese Bedingungen auch die Festlegung einer Sicherungsart umfassen (wobei allerdings nicht unmittelbar zu erkennen ist, anhand welcher Kriterien diese festzulegen wäre).

4 4 Wenn die §§ 48 und 49 (unter der Überschrift "Kreuzungen mit Straßen") Regelungen über die bauliche Umgestaltung von sich kreuzenden Verkehrswegen (§ 48 Abs. 1) samt Kostentragung (§ 48 Abs. 2 bis 7), eine Verordnungsermächtigung für die Festlegung von Vorschriften für die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge (§ 49 Abs. 1) und Regelungen über die Sicherung im Einzelfall (§ 49 Abs. 2) enthalten, ist zunächst hervorzuheben, dass § 48 Abs. 1 die bauliche Umgestaltung von sich kreuzenden Eisenbahn- und Straßen-Verkehrswegen auf Kreuzungen zwischen einer Haupt- oder Nebenbahn einerseits und "öffentlichen Straße(n)" andererseits beschränkt. Nicht erfasst sind also Kreuzungen von anderen "Eisenbahnen" iSd Begriffsbestimmung nach § 1 EisbG (also Straßenbahnen, und Haupt- und Kleinseilbahnen sowie Anschlussbahnen und Materialbahnen und -seilbahnen) mit Straßen sowie Kreuzungen von Eisenbahnen (welcher Art immer) mit nichtöffentlichen Straßen. Demgegenüber stellen § 49 Abs. 1 und 2 bloß auf die Sicherung von "schienengleiche(n) Eisenbahnübergänge(n)" ab, ohne weitere Differenzierung nach Art der Eisenbahn oder Öffentlichkeit der (kreuzenden) Straße. Daraus könnte der Schluss gezogen werden, dass sowohl die Verordnungsermächtigung nach Abs. 1 als auch die Regelung über die Sicherung im Einzelfall nach Abs. 2 auch Entscheidungen betreffend nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge ermöglicht (zudem stellt auch die Überschrift vor §§ 48 und 49 auf Kreuzungen mit "Straßen" ab, also ohne Einschränkung auf öffentliche Straßen).

4 5 Maßgebliche Änderungen bzw. Klarstellungen erfolgten mit der Novelle 1992: Diese "Änderung von Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr", so die Einleitung des Gesetzestitels, erweiterte nicht nur in § 12 die Zuständigkeit des Landeshauptmannes, sondern fixierte in § 43 Abs. 7 letzter Satz dessen Zuständigkeit (hinsichtlich aller Eisenbahnen) "für die Feststellung des Kreises der Berechtigten sowie für die Festlegung der Benützungsbedingungen und der Sicherung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge", ohne dass es - wie nach § 12 - darauf ankäme, um welche Eisenbahn iSd. Begriffsbestimmungen des EisbG es sich handelt. Demgemäß entfällt im ersten Satz die - inhaltlich auf § 12 verweisende - Wortgruppe "von der Behörde". Im vorliegenden Zusammenhang bedeutsamer ist aber, dass einerseits klargestellt wird, dass die Festlegung der Bedingungen, unter denen ein nicht-öffentlicher Eisenbahnübergang benützt werden darf, auch die Festlegung der Sicherungsart umfasst, und dass dafür die Bestimmungen über die Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen "maßgeblich" sind, also

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at