



Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 23. Dezember 2015, LVwG-650454/7/SCH/CG, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Oberösterreich; mitbeteiligte Partei: Sgesellschaft mbH in G), den

B e s c h l u s s

gefasst:

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung:

- 1 Nachdem es am 4. Februar 2011 zu einem Verkehrsunfall mit Sachschaden an der Eisenbahnkreuzung in km 11,081 der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee der Mitbeteiligten gekommen war, leitete die belangte Behörde ein Verfahren zur Überprüfung der Eisenbahnkreuzung ein. In der eisenbahnfachlichen Stellungnahme vom 28. Februar 2011 wird festgehalten, dass die Kreuzung in einem Quadranten nach § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKV 1961), also durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, und in den übrigen Quadranten nach § 4 EKV 1961, also durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums, gesichert sei. Die Eisenbahnkreuzung sei im Straßenverlauf vom Grundsätzlichen her übersichtlich angelegt, es gebe aber näher dargelegte Probleme beim Sichtraum. Eine Verbesserung könne durch die Aufstellung zusätzlicher Signale erfolgen. Aus eisenbahnfachlicher Sicht wurde angeregt, zur Verbesserung der Sicherheit folgende Maßnahmen zu setzen:
 1. Es seien auch am linken Fahrbahnrand Andreaskreuze und Straßenverkehrszeichen „HALT“ aufzustellen.

==



2. Die vorhandene Hecke im Quadranten links der Bahn Richtung A sei zumindest so weit zurückzuschneiden, dass der ursprünglich vorhandene Sichtraum wieder erreicht werde; zudem solle versucht werden, die gesamte Hecke zu entfernen, wodurch eine massive Entschärfung der Situation erreicht werden könne.
 3. Nach Verbesserung des Sichtraums sei ein aktualisiertes Eisenbahnkreuzungsblatt mit Darstellung der aktuellen Sichträume sowie der aktuellen Verkehrsfrequenz vorzulegen.
- 2 Daraufhin erfolgten einzelne Verbesserungen der Sichträume (im Wesentlichen durch Heckenrückschnitt bzw -entfernung und Böschungsabgrabung). In der eisenbahnfachlichen Stellungnahme vom 31. August 2012 wird dazu festgehalten, es sei aus den nunmehr neu vorliegenden Sichtraumfeststellungen erkennbar, dass die erforderlichen Sichträume in allen vier Quadranten nicht erreicht werden könnten, weshalb eine Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus erforderlich sei. Es sei aber „mit Gültigkeit zum 1.9.2012“ die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EKV 2012) zur Beurteilung heranzuziehen, die schon „zum heutigen Zeitpunkt“ den Stand der Sicherungstechnik darstelle. Neue Sicherungen für den Fahrzeugverkehr durch Abgabe akustischer Signale seien deshalb nur unter gleichzeitiger (näher vorgegebener) Reduktion der Geschwindigkeit der Bahn ausreichend.
- 3 Anlässlich des daraufhin von der belangten Behörde unter Hinweis auf § 103 Abs 1 EKV 2012 festgesetzten Ortsaugenscheins am 23. April 2013 hielt der eisenbahntechnische Amtssachverständige fest, dass die Eisenbahnkreuzung „in der Natur“ derzeit in allen vier Quadranten über Abgabe akustischer Signale nach § 6 EKV 1961 gesichert werde, „bescheidgemäß“ wären drei Quadranten durch Sichtraumfreihaltung nach § 4 EKV 1961 gesichert. Ausgehend von den örtlichen Verhältnissen könnten die entsprechend der EKV 2012 erforderlichen Sichträume nicht erreicht werden. Es werde daher eine Lichtzeichenanlage gemäß § 4 Abs 1 Z 3 EKV 2012 als geeignete Sicherungsart angesehen.



- 4 Nach weiteren Beweisaufnahmen und Erörterung von Detailfragen wurde schließlich vom eisenbahntechnischen Amtssachverständigen mit Stellungnahme vom 26. Juli 2013 ausgeführt, dass die Rahmenbedingungen für die Anbringung einer Lichtzeichenanlage nach der EKV 2012 an der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung erfüllt seien.
- 5 Daraufhin wurde mit dem an die Mitbeteiligte gerichteten Bescheid der belangten Behörde vom 20. August 2013 gemäß §§ 12 und 49 Abs 2 EisbG iVm §§ 4 Abs 1 Z 3, 5, 95 und 103 EKV 2012 entschieden, dass die Eisenbahnkreuzung durch eine Lichtzeichenanlage zu sichern sei, wobei für die Umsetzung eine Frist von zwei Jahren festgesetzt wurde.
- 6 In weiterer Folge erstreckte die belangte Behörde gemäß §§ 12 Abs 2 Z 1 und 49 Abs 2 EisbG iVm § 103 Abs 1 EKV 2012 über Antrag der Mitbeteiligten (die geltend gemacht hatte, die Marktgemeinde A sei als Straßenerhalterin zur 50 %igen Kostenübernahme verpflichtet und habe die erforderlichen Kosten nicht budgetiert, weshalb die Errichtung der Lichtzeichenanlage nicht finanziert werden könne) mit Bescheid vom 17. Juli 2015 die Umsetzungsfrist bis 31. Dezember 2016.
- 7 Dagegen erhob die Revisionswerberin Beschwerde, die mit dem nun angefochtenen Erkenntnis des Verwaltungsgerichts abgewiesen wurde.
- 8 In der Begründung legte das Verwaltungsgericht - auf das Wesentliche zusammengefasst - Folgendes dar: Gemäß § 103 Abs 1 EKV 2012 seien Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs 2 EisbG iVm § 4 EKV 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums oder des § 6 EKV 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert seien, innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten der EKV 2012 von der Behörde gemäß § 49 Abs 2 EisbG zu überprüfen, die über die erforderliche Art der Sicherung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EKV 2012 ende, zu entscheiden habe. Gemäß § 3 EKV 2012 habe das Eisenbahnunternehmen Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon zu sichern, in welchem





Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben. Der Verweis in § 103 Abs 1 EKV 2012 auf § 49 Abs 2 EisbG bedeute, dass die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden habe, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG (detaillierte Regelungen zur Kostenaufteilung) sinngemäß anzuwenden seien. Eine Anwendung auch des § 48 Abs 1 EisbG (der eine gesetzliche Mindestfrist von zwei Jahren vorsehe) sei in § 103 Abs 1 EKV 2012 nicht normiert. Gleichwohl könne sich die Eisenbahnbehörde bei Festsetzung der Umsetzungsfrist auf einen näher genannten Erlass des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie stützen, wonach für technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen üblicherweise ein Zeitraum von zwei Jahren für angemessen anzusehen sei. Zwar liege dieser Erlass dem Verwaltungsgericht nicht vor und sei für dessen Entscheidung auch nicht bindend, doch könne doch davon ausgegangen werden, dass der Festsetzung dieser Zweijahresfrist hinreichende Überlegungen der obersten Eisenbahnbehörde zugrunde gelegen seien, um sie als für den Regelfall angemessen festzuschreiben. Dabei habe es nicht bloß um die technische Umsetzung gehen können, die in viel kürzerer Zeit zu bewerkstelligen wäre, sondern auch um wirtschaftliche Faktoren, zumal ein Eisenbahnunternehmen in der Regel mehrere problematische Eisenbahnkreuzungen neu zu sichern haben werde. Im vorliegenden Fall sei allerdings entscheidend, ob und welche Gründe die Festsetzung einer längeren Frist rechtfertigten. Ausgehend von § 3 EKV 2012 komme der Frage der Kostentragung bei der Frage der verordnungskonformen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen offenbar keine Bedeutung zu. Nach § 103 Abs 1 EKV 2012 (12-jährige Überprüfungsfrist und 17-jährige Ausführungsfrist) ergebe sich eine Frist von maximal fünf Jahren für die Umsetzung.

- 9 Die Eisenbahnbehörde habe bei der Fristsetzung also einerseits auf die „Regelfrist von zwei Jahren“ entsprechend dem genannten Erlass zu achten und andererseits die aus § 103 Abs 1 EKV 2012 hervorleuchtende Obergrenze von fünf Jahren zu berücksichtigen. Im Interesse der Verkehrssicherheit habe bei Eisenbahnkreuzungen eine möglichst umgehende, also sich im Rahmen der



Regelfrist bewegende Umsetzung zu erfolgen. Bei der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzung handle es sich ungeachtet der derzeit noch bestehenden nichttechnischen Sicherung um keine unfallträchtige. Aktenkundig sei bloß ein Ereignis aus dem Jahr 2011 mit einem Sachschadensunfall an einem PKW, wobei der Zusammenstoß trotz wiederholter Abgabe von Achtungssignalen vom Triebfahrzeug aus nicht verhindert werden habe können. Der Eisenbahnbehörde sei zuzubilligen, von der zweijährigen Regelfrist im Einzelfall bei entsprechender Begründbarkeit abzuweichen. Im vorliegenden Fall sei die Abweichung von der Eisenbahnbehörde damit begründet worden, dass die an sich vorgesehene lange Umsetzungsfrist von 17 Jahren, die sehr geringe Unfallträchtigkeit der Eisenbahnkreuzung und die bei der zur Kostentragung verpflichteten Trägerin der Straßenbaulast gegebene finanzielle Situation eine Verlängerung der Frist rechtfertigten. Wie sich aus dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 12. März 2014, F 1/2013, ergebe, seien die Träger der Straßenbaulast von den finanziellen Auswirkungen der EKV 2012 unvorhergesehen betroffen, ohne dass dies im Verfahren zur Erlassung dieser Verordnung berücksichtigt worden sei. Vor dem genannten Hintergrund könne der Eisenbahnbehörde, die eine Verlängerung der zunächst gesetzten Frist vorgenommen habe, im Ergebnis nicht entgegengetreten werden. Die ordentliche Revision gegen dieses Erkenntnis sei unzulässig, weil Rechtsfragen iSd Art 133 Abs 4 B-VG nicht zu beurteilen seien, zumal die Frage der Angemessenheit einer Ausführungsfrist bezogen auf den Einzelfall zu beurteilen sei.

- 10 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision.
- 11 Der Revisionswerber begründet seine Auffassung, die Revision sei entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichts zulässig, damit, dass die Entscheidung einerseits von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs abweiche, andererseits aber auch Rechtsprechung fehle. Er bringt dazu vor, die Angemessenheit einer Leistungsfrist könne im Einzelfall von sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen abhängen, die jedoch im Lichte aus der einheitlichen Spruchpraxis des



Verwaltungsgerichtshofs abzuleitender allgemeinen Beurteilungskriterien bewertet werden könnten. Der Verwaltungsgerichtshof habe festgehalten, dass wirtschaftliche Aspekte bei der Festsetzung der Leistungsfrist dann nicht zu berücksichtigen seien, wenn die vorgeschriebene Leistung wegen Gefahr für die Gesundheit von Menschen erforderlich sei (Hinweis auf VwGH vom 29. November 2012, 2011/01/0167). Da die Entscheidung über die Art der Sicherung gemäß § 49 Abs 2 EibG insbesondere der Wahrung der Sicherheit diene, dürften wirtschaftliche Aspekte bei Festsetzung der Leistungsfrist nicht berücksichtigt werden, vielmehr sei nur die tatsächliche Durchführbarkeit der vorgeschriebenen Leistung maßgeblich; insofern weiche das angefochtene Erkenntnis des Verwaltungsgerichts von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab.

12 Zudem fehle es an „Judikatur zu den Übergangsbestimmungen des § 103 EKV 2012“.

13 Mit dieser Begründung wird nicht aufgezeigt, dass die Entscheidung des vorliegenden Revisionsfalls von einer Rechtsfrage iSd Art 133 Abs 4 B-VG abhänge:

Nach Art 133 Abs 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichts die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.

Hat das Verwaltungsgericht - wie im vorliegenden Fall - im Erkenntnis ausgesprochen, dass die Revision nicht zulässig ist, muss die Revision gemäß § 28 Abs 3 VwGG auch gesondert die Gründe enthalten, aus denen entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichts die Revision für zulässig erachtet wird.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision an den Ausspruch des Verwaltungsgerichts nicht gebunden. Er hat die





Zulässigkeit einer außerordentlichen Revision gemäß § 34 Abs 1a VwGG im Rahmen der dafür in der Revision vorgebrachten Gründe zu überprüfen. Liegt eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG danach nicht vor, ist die Revision gemäß § 34 Abs 1 VwGG zurückzuweisen.

14 Die §§ 48 und 49 EisbG idF BGBl I Nr 25/2010 lauten:

„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.

...

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 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 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.“

Die maßgebenden Bestimmungen der am 1. September 2012 in Kraft getretenen (vgl ihren § 106 Abs 1) Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl II Nr 216 (EKV 2012) lauten - auszugsweise - wie folgt:



„1. Abschnitt

Allgemeines

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. 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 Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

...

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.

...

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 102. ...

§ 103. (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, 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.

...“

- 15 Die EKV 2012 normiert keine besonderen Übergangsbestimmungen für anhängige Verfahren; auf das zuvor eingeleitete und bei ihrem Inkrafttreten noch nicht abgeschlossene in die revisionsgegenständliche Entscheidung mündende Verfahren sind daher die Bestimmungen der EKV 2012 - nach Maßgabe ihrer bestehenden Sicherungsanlagen betreffenden Übergangsvorschriften nach §§ 102 bis 104 - anzuwenden.
- 16 Während nach der Rechtslage vor dem Deregulierungsgesetz 2001 (BGBl I Nr 151/2001) im Spruch einer Entscheidung nach § 49 Abs 2 EisbG, mit der über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung entschieden wurde, auch die Feststellung der Kosten und deren Aufteilung auf die beteiligten Verkehrsträger vorzunehmen war, besteht eine derartige Verpflichtung seit der genannten Novelle nicht mehr; vielmehr wurden die beiden Verfahren insofern voneinander entkoppelt, als die Kostenentscheidung (§ 48 Abs 2 und 3 EisbG) - vorbehaltlich einer Einigung - in einem späteren Verfahren zu erfolgen hat (vgl VwGH vom 27. November 2008, 2008/03/0091,





und vom 18. Februar 2015, Ro 2014/03/0077). Dabei besteht eine behördliche Zuständigkeit (der Eisenbahnbehörde) zur Entscheidung über die Kostentragung gemäß § 48 EisbG zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast, sofern die Parteien keine privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung getroffen haben; nur im letzteren Fall wären für die Entscheidung daraus resultierender Streitigkeiten die ordentlichen Gerichte zuständig (vgl OGH vom 17. Juli 2014, 4 Ob 122/14s, und VfGH vom 8. März 2016, K I 3/2015).

- 17 Hinsichtlich der Anordnung der baulichen Umgestaltung von Verkehrswegen und der Auflassung von schienengleichen Eisenbahnübergängen enthält § 48 Abs 1 letzter Satz EisbG insofern eine Regelung über die Fristbestimmung, als für die Durchführung einer derartigen Anordnung eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen ist. Eine dementsprechende Regelung wird bezüglich der Festsetzung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung in § 49 EisbG nicht getroffen; § 48 Abs 1 EisbG und die genannte Fristregelung ist - anders als die Kostenersatzregelungen der Abs 2 bis 4 - auch nicht etwa sinngemäß anzuwenden.
- 18 Die EKV 2012 wiederum bestimmt in ihrem § 3 (inhaltsgleich wie zuvor § 2 Abs 1 EKV 1961), dass das Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung Eisenbahnkreuzungen unabhängig davon zu sichern hat, in welchem Ausmaß von den beteiligten Verkehrsträgern die daraus erwachsenden Kosten zu tragen sind. Die Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung ist von der Behörde nach Maßgabe der in § 5 Abs 1 EKV 2012 genannten Parameter (im Wesentlichen: örtliche Verhältnisse und Verkehrserfordernisse unter Berücksichtigung von Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs einerseits und der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs andererseits) zu treffen. Ausdrückliche Bestimmungen über die dabei festzusetzenden Fristen enthält die EKV 2012 nur insoweit, als in den Übergangsbestimmungen der §§ 102 bis 104 (im Wesentlichen in Abhängigkeit von der Art der bestehenden Sicherung) nicht nur Fristen für die Durchführung der Prüfung, ob bestehende Sicherungen beibehalten werden können oder geändert werden müssen,





festgelegt werden, sondern auch ein - ab Inkrafttreten der Verordnung zu rechnender - Maximalzeitraum für die Frist zur Ausführung der gegebenenfalls aufgetragenen Änderungsmaßnahmen. Für den - vorliegend zu beurteilenden - Fall einer Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes bzw Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus sieht § 103 Abs 1 EKV 2012 vor, dass die Eisenbahnkreuzung innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung von der Behörde zu überprüfen ist und dass die festzusetzende angemessene Ausführungsfrist spätestens 17 Jahre später zu enden hat.

19 Vor diesem Hintergrund war von der Eisenbahnbehörde auch § 59 Abs 2 AVG anzuwenden, wonach dann, wenn die Verpflichtung zur Herstellung eines bestimmten Zustandes ausgesprochen wird, im Spruch der Entscheidung auch eine angemessene Frist zur Ausführung zu bestimmen ist. Angemessen ist eine Leistungsfrist nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs nur dann, wenn innerhalb derselben die erforderlichen Arbeiten durchgeführt werden können, wobei auf wirtschaftliche Umstände insoweit Bedacht zu nehmen ist, als dies die (von der Behörde in erster Linie zu wahrenden) öffentlichen Interessen nach den Umständen des Einzelfalles zulassen (vgl die in Walter/Thienel I², Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze, unter E 356 ff zu § 59 AVG zitierte Judikatur). Nichts anderes ist im Übrigen dem vom Revisionswerber genannten hg Erkenntnis vom 29. November 2012, 2011/01/0167, zu entnehmen.

20 Eine Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens, Eisenbahnkreuzungen unabhängig vom Ausmaß der Kostentragung durch die beteiligten Verkehrsträger zu sichern (§ 3 EKV 2012), besteht nicht etwa erst seit Inkrafttreten der EKV 2012 und wurde auch nicht erst durch das erwähnte Deregulierungsgesetz 2001 normiert; vielmehr bestimmte schon die Stammfassung der EKV 1961 in § 2 eine derartige Sicherungspflicht „unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben“. Die mit der Novelle 2001 erfolgte „Deregulierung“ brachte insoweit eine Entlastung der Verwaltungsbehörden, als das Verfahren nach § 49 Abs 2 EibG, also die Entscheidung über die konkret vorzunehmende





Sicherung, losgelöst wurde von der Kostenfrage: Die beteiligten Verkehrsträger sollten zu einer einvernehmlichen Lösung finden; nur in Ermangelung einer solchen besteht ein, mit drei Jahren ab Rechtskraft der Anordnung befristetes, Antragsrecht auf Entscheidung über die Kostenfrage durch die Verwaltungsbehörde.

- 21 Entgegen der Auffassung des Revisionswerbers, der hervorhebt, die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen diene insbesondere der Verhütung von Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen, kann aber weder daraus noch aus der (inhaltlich wie erwähnt der Stammfassung der EKV 1961 entsprechenden) Regelung des § 3 EKV 2012 der Schluss gezogen werden, dass bei Festsetzung der Leistungsfrist ohne Bedachtnahme auf die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Verpflichteten stets nur auf die „tatsächliche Durchführbarkeit der vorgeschriebenen Leistung“ (offenbar gemeint: technische Umsetzung samt erforderlicher Planungszeit) abzustellen wäre. Zwar trifft es zu, dass Adressat der Verpflichtung zur Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (allein) das betroffene Eisenbahnunternehmen ist, und dass bei Festsetzung der Leistungsfrist nicht unmittelbar auf die finanziellen Verhältnisse des Trägers der Straßenbaulast Bedacht zu nehmen ist. Eine stets nur auf die „tatsächliche Durchführbarkeit“ im oben genannten Sinn abstellende Fristbestimmung würde aber eine Reihung der insgesamt vom Eisenbahnunternehmen zu setzenden Sicherungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen nach Dringlichkeit derart, dass zuerst, unter Abstellen auf die Gefährlichkeit, die dringendsten Maßnahmen gesetzt, also zuerst die gefährlichsten Kreuzungen entschärft werden, konterkarieren. Der Hinweis des Revisionswerbers auf den Zweck der Sicherung gilt für alle Eisenbahnkreuzungen. Dies ändert aber nichts daran, dass eine sinnvolle Reihung nach Maßgabe der Dringlichkeit vom Gesetz nicht verstellt wird, wie insbesondere auch die - relativ langen, augenscheinlich nicht bloß auf die „tatsächliche Durchführbarkeit“ im Einzelfall abstellenden - Übergangsfristen der EKV 2012 zeigen. Es ist daher nicht jede einzelne Eisenbahnkreuzung unabhängig von den nach den Umständen des Einzelfalls zu beurteilenden, insbesondere nach dem Maßstab der Gefährlichkeit zu messenden Dringlichkeit sofort an die verschärften Sicherheitsvorschriften der EKV 2012 anzupassen.





- 22 Auf Basis der Feststellungen des angefochtenen Erkenntnisses bestehen vor dem Hintergrund der Aktenlage (insbesondere: vorgenommene Verbesserung der Sichtverhältnisse; keine Unfallshäufigkeit) keine Gründe für die Annahme, die derzeit bestehende Sicherung der Eisenbahnanlage bedeute eine konkrete Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen; der behauptete Widerspruch zum oben zitierten Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs liegt daher nicht vor.
- 23 Nach dem oben Gesagten wird auch mit dem weiteren Vorbringen der Revision, es bestehe keine Judikatur „zu den Übergangsbestimmungen des § 103 EKV 2012“, keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art 133 Abs 4 B-VG aufgezeigt, zumal die Bestimmungen für die Lösung des vorliegenden Falles - wie oben angesprochen (vgl insbesondere Rz 18 und 21) - einen klaren Inhalt aufweisen. Im Übrigen hat der Revisionswerber auch nicht konkret dargelegt, dass und warum die Entscheidung des vorliegenden Falls von einer solchen Frage abhinge (vgl im Übrigen zu den diesbezüglichen Darlegungsanforderungen bei einer außerordentlichen Revision etwa VwGH vom 16. Dezember 2014, Ra 2014/11/0095).
- 24 Die Revision war daher zurückzuweisen.

W i e n , am 24. Mai 2016

