



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer, die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Ö, vertreten durch die Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in Wien, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 17. Oktober 2024, Zl. LVwG-AV-869/004-2023, betreffend eine Angelegenheit nach dem Eisenbahngesetz 1957 (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptfrau von Niederösterreich; mitbeteiligte Parteien: 1. Land Niederösterreich, vertreten durch die Scheichl Rechtsanwalts GmbH in Wien, und 2. Marktgemeinde W), zu Recht erkannt:

Das angefochtene Erkenntnis wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der revisionswerbenden Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.346,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Die Revisionsbeantwortung der erstmitbeteiligten Partei wird zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe:

- 1 Zum bisherigen Verfahrensverlauf wird zunächst auf das im ersten Rechtsgang ergangene Erkenntnis VwGH 3.9.2024, Ra 2023/03/0127, verwiesen, mit dem das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich (Verwaltungsgericht) vom 24. Mai 2023 in Stattgebung einer Amtsrevision der belangten Behörde vor dem Verwaltungsgericht wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben wurde.
- 2 Die nunmehrige revisionswerbende Partei ist ein Eisenbahnunternehmen und Eigentümerin bzw. Betreiberin der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnstrecke Bad Fischau-Brunn - Gutenstein. Diese Eisenbahnstrecke kreuzt bei km 21,828 schienengleich eine Straße mit öffentlichem Verkehr, die links der Bahntrasse im Eigentum der Zweitmitbeteiligten (Brücke über die Piesting) steht. Rechts der Bahntrasse verläuft in einem Abstand von rund vier Metern zur



nächstgelegenen Schiene - und nahezu parallel zu dieser - die im Eigentum der erstmitbeteiligten Partei stehende Landesstraße B 21.

- 3 Mit Bescheid vom 4. Jänner 2023 sprach die belangte Behörde in einem Verfahren gemäß § 103 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) in der Stammfassung BGBl. II Nr. 216/2012 auf der Grundlage von § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) aus, die vorliegende Eisenbahnkreuzung sei innerhalb von zwei Jahren nach Rechtskraft dieses Bescheides gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sei. Unter einem wurde gemäß § 81 Abs. 2 EisbKrV angeordnet, dass im Zeitraum der Errichtung der Lichtzeichen mit Schranken bis zu deren Inbetriebnahme die Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus unter gleichzeitiger Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Bahn auf 20 km/h zu sichern sei.
- 4 Die Beschwerde gegen diesen Bescheid wies das Verwaltungsgericht nach der vorhin erwähnten Aufhebung seines Erkenntnisses vom 24. Mai 2023 im fortgesetzten Verfahren mit dem nunmehr angefochtenen Erkenntnis vom 17. Oktober 2024 als unbegründet ab und erklärte die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG für nicht zulässig.
- 5 Das Verwaltungsgericht stellte - soweit hier relevant - fest, die kreuzende Straße (im unbeschränkten Ortsgebiet) weise auf beiden Seiten eine Breite von 4,0 Metern, einen Fahrstreifen sowie keine begleitende Verkehrsfläche auf. Sie kreuze die Bahntrasse in einem Winkel von 80° und werde von weniger als 500 Fahrzeugen pro Tag frequentiert. Die Bahntrasse sei eingleisig ausgestaltet; die Zugfrequenz betrage ca. 49 Züge pro Tag, die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn betrage 50 km/h. Derzeit werde die Eisenbahnkreuzung links und rechts der Bahn aufgrund eines Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich aus dem Jahr 1964 durch Andreaskreuze und die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert.





- 6 Aufgrund der vorliegend relevanten Parameter (der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse) sei die Eisenbahnkreuzung aus eisenbahnfachlicher Sicht durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV zu sichern, wobei die Schrankenanlage als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen auszuführen sei. Aus eisenbahnfachlicher Sicht sei eine Ausführungsfrist von zwei Jahren angemessen. Bis zur Inbetriebnahme der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken sei die Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus unter gleichzeitiger Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Bahn auf 20 km/h zu sichern. Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und -verkehrs und im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Straßen-)Verkehrs auf der Landesstraße B 21 für die Richtung nach Gutenstein sei nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten ein Linksabbiegestreifen zu errichten. Weiters sei rechts der Bahn zwischen der Bahntrasse und der B 21 ein „Fluchtbereich“ für ausfahrende Fahrzeuge vorzusehen, da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (kaum vorhandener Aufstellbereich zwischen der Bahntrasse und der B 21) nicht mehr davon auszugehen sei, dass die Verhaltensbestimmungen gemäß § 96 EisbKrV eingehalten werden könnten.
- 7 Beweiswürdigend hielt das Verwaltungsgericht fest, die bereits im angefochtenen Bescheid festgesetzte Umsetzungsfrist von zwei Jahren ab Rechtskraft des angefochtenen Bescheides sei vom beigezogenen Amtssachverständigen als aus eisenbahnfachlicher Sicht angemessen betrachtet und auch von der revisionswerbenden Partei in der mündlichen Verhandlung als grundsätzlich zutreffend erkannt worden; letzteres „freilich unter Hinweis darauf, dass eine Umsetzung ohne Inanspruchnahme von Fremdgrund nicht möglich wäre und selbst eine eingeräumte Leistungsfrist von vier Jahren zu keinem anderen Ergebnis führen würde“.
- 8 Rechtlich erwog das Verwaltungsgericht, eine Eisenbahnkreuzung sei gemäß § 38 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn



sie (wie hier) nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 EisbKrV gesichert werden könne. Für Halbschranken sei nach § 32 Abs. 1 EisbKrV in der Regel eine (hier nicht gegebene) Mindestbreite der Fahrbahn von mehr als 5,8 Metern erforderlich; ansonsten müsse die Sicherung mit Vollschraken erfolgen. Dies bedeute, dass für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung zwingend eine Sicherung in der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Art erforderlich sei und eine andere Sicherungsart ausscheide.

- 9 Im Zusammenhang mit einem Ausspruch nach § 49 Abs. 2 EisbG habe die Behörde nicht nur die Art der Sicherung festzusetzen, sondern für die Umsetzung auch eine angemessene Leistungsfrist zu setzen. Aus dem eingeholten Gutachten ergebe sich, dass unter Berücksichtigung der Verhältnisse im Bereich der Eisenbahnkreuzung einschließlich nicht aktenkundig gewordener Unfälle eine Umsetzungsfrist von zwei Jahren als angemessen zu betrachten sei. An dieser Angemessenheit könne auch der Umstand nichts ändern, dass die Umsetzung nur unter Inanspruchnahme von Fremdgrund und allenfalls einer Umgestaltung der B 21 möglich sei, da diese Tatsachen allen Verfahrensbeteiligten „bereits seit Beginn des gegenständlichen Verfahrens vor mehr als einem Jahrzehnt bekannt“ seien. Sohin sei eine nicht unerhebliche Zeitspanne vorgelegen, in der entsprechende Planungsschritte hätten gesetzt werden können bzw. müssen. Dass die Verpflichtung erst mit diesem Erkenntnis rechtskräftig auferlegt werde, ändere daran nichts, da die Art der erforderlichen Sicherung stets unbestritten gewesen sei.
- 10 Dagegen richtet sich die vorliegende außerordentliche Revision, die zu ihrer Zulässigkeit zunächst geltend macht, es stelle sich die „erhebliche Rechtsfrage“, wie im Sicherungsverfahren nach § 49 Abs. 2 EisbG vorzugehen sei, wenn zur Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach der EisbKrV „zwingend nur eine bestimmte Sicherungsart“ in Frage komme, diese allerdings baulich und räumlich nicht umgesetzt werden könne und alle anderen Sicherungsarten ausscheiden würden. Des Weiteren weiche das Verwaltungsgericht von der näher bezeichneten, bestehenden Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, wonach über die Sicherung der



Eisenbahnkreuzung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse, der Beschaffenheit des kreuzenden Verkehrs und den Anforderungen zur Wahrung der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße zu entscheiden sei. Ausgehend von den tatsächlichen Verhältnissen im Revisionsfall (unter anderem vom Fehlen eines Linksabbiegestreifens und eines „Fluchstreifens“) wäre die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV nicht anzuordnen gewesen, da die Sicherungsanlage nicht errichtet werden könne. Im Ergebnis sei die verfahrensgegenständliche Eisenbahnkreuzung (nach teleologisch-objektiver Auslegung der EisbKrV iVm dem EisbG) amtswegig gemäß § 48 EisbG aufzulassen, zumal die EisbKrV keine Vorschrift für den Fall enthalte, dass eine bestehende Eisenbahnkreuzung nicht gesichert werden könne, und eine Nichtsicherung nicht dem Sinn und Zweck des EisbG iVm der EisbKrV entspreche.

- 11 Nach Einleitung des Vorverfahrens durch den Verwaltungsgerichtshof übermittelte die erstmitbeteiligte Partei einen als Revisionsbeantwortung bezeichneten Schriftsatz, in dem sie der Auffassung der Revision beitrug und insbesondere ausführte, die im Revisionsfall angeordnete Sicherungsart könne aufgrund der örtlichen Gegebenheiten faktisch nicht umgesetzt werden. Sowohl die belangte Behörde als auch das Verwaltungsgericht hätten diesen Umstand aufgreifen und gegebenenfalls eine andere in Betracht kommende (wenn auch nicht in § 4 Abs. 1 EisbKrV genannte) Sicherungsart prüfen müssen. Hätte selbst diese Prüfung ergeben, dass die Auflassung der Eisenbahnkreuzung die einzige umsetzbare Möglichkeit wäre, der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und der Sicherheit des Verkehrs auf der Straße Rechnung zu tragen, so wäre das Sicherungsverfahren einzustellen und allenfalls von Amts wegen ein Auflassungsverfahren einzuleiten gewesen.
- 12 Gegen das Erkenntnis des Verwaltungsgerichts hatte die revisionswerbende Partei - parallel - auch Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben, der mit Beschluss vom 5. Juni 2025, E 4598/2024-12, die Behandlung der Beschwerde ablehnte. Begründend hielt er unter anderem fest, es verstoße nicht



gegen die Ermächtigung des § 49 Abs. 1 EisbG, dass die EisbKrV keine Möglichkeit zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen vorsehe. Das Fehlen einer solchen sei - nicht zuletzt angesichts der im EisbG vorgesehenen Möglichkeiten (z.B. § 48 Abs. 1 Z 2 und §§ 31ff EisbG) - unbedenklich.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

13 Die Revision ist aus den von ihr geltend gemachten Gründen - und zwar insbesondere zur Klärung des Verhältnisses eines Verfahrens nach § 49 Abs. 2 EisbG zu einem solchen nach § 48 Abs. 1 EisbG - zulässig.

14 Sie ist auch begründet.

15 Das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 115/2024, lautet auszugsweise:

„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. Die Behörde kann diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängern[.]

...

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 möglicher 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.“

16 Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012 in der Fassung BGBl. II Nr. 300/2023, lautet auszugweise:

„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.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

...

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 Vollschranken 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.

...

§ 103. Eisenbahnkreuzungen, die gemäß § 4 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind bis spätestens 1. September 2029 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist bis spätestens 1. September 2034 zu entscheiden.“

- 17 Zur Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Sicherungsentscheidung sind - ausschließlich - die Vorgaben des § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit der (aufgrund von § 49 Abs. 1 und 3 EisbG erlassenen) EisbKrV maßgeblich. Solange nämlich etwa eine Umgestaltungsanordnung nach § 48 Abs. 1 EisbG für die konkrete Eisenbahnkreuzung nicht vorliegt, hat das Verwaltungsgericht (bzw. davor die Behörde) bei der Entscheidung über die Art der Sicherung von den tatsächlichen und konkret absehbaren (örtlichen) Verhältnissen ohne derartige Umgestaltung auszugehen und die Sicherungsentscheidung danach auszurichten (vgl. VwGH 3.9.2024, Ra 2023/03/0127).
- 18 Der Revisionsfall betrifft die Sicherung der Eisenbahnkreuzung bei km 21,828 der Eisenbahnstrecke Bad Fischau-Brunn - Gutenstein. An dieser Stelle verläuft nahezu parallel zur Bahntrasse in einem Abstand von rund vier Metern die Landesstraße B 21.
- 19 Den Feststellungen des angefochtenen Erkenntnisses ist zunächst zu entnehmen, dass die vorliegende Eisenbahnkreuzung aus eisenbahnfachlicher Sicht durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV zu sichern sei. Darüber hinaus wurde jedoch - unter Bedachtnahme auf das von der belangten Behörde eingeholte und am 1. Dezember 2022 erstattete Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb - auch festgestellt, dass für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und -verkehrs und im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Straßen-)Verkehrs auf der Landesstraße B 21



für die Richtung nach Gutenstein nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten ein Linksabbiegestreifen zu errichten sei. Weiters sei rechts der Bahn zwischen der Bahntrasse und der B 21 ein „Fluchtbereich“ für ausfahrende Fahrzeuge vorzusehen, da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (kaum vorhandener Aufstellbereich zwischen der Bahntrasse und der B 21) nicht mehr davon auszugehen sei, dass die Verhaltensbestimmungen gemäß § 96 EiskrV eingehalten werden könnten. Das Verwaltungsgericht traf jedoch keine Feststellungen dazu, ob die demnach für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs (im Fall der angeordneten Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch „Lichtzeichen mit Schranken“) erforderliche Umgestaltung der Verkehrswege im Umfeld der Eisenbahnkreuzung - die nicht Gegenstand des Sicherungsverfahrens ist - bereits feststehe oder konkret absehbar sei (und in diesem Fall auch so rechtzeitig erfolgen werde, dass sie bei Inbetriebnahme der neuen Sicherungseinrichtungen bereits abgeschlossen wäre) oder ob dies eben nicht der Fall ist.

20 In seiner rechtlichen Beurteilung hielt das Verwaltungsgericht fest, dass für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung aufgrund der EiskrV „zwingend eine Sicherung in der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Art erforderlich“ sei und eine andere Sicherungsart ausscheide.

21 Die Revision wendet dagegen ein, dass die Errichtung der angeordneten Sicherungsanlage aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich sei, zumal nach den tatsächlichen und konkret absehbaren Verhältnissen auf der Landesstraße etwa ein Linksabbiegestreifen sowie ein „Fluchtbereich“ fehle. Zudem erweise sich die für die Aufstellung der Sicherungsanlage zwischen der Landesstraße und den Schienen benötigte Fläche als zu gering (Hinweis auf die Ausführungen des Amtssachverständigen in der Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht am 15. Oktober 2024).

22 Dieses Vorbringen ist zielführend.

23 Gemäß § 49 Abs. 2 EiskrV hat die Behörde (bzw. im Fall einer Beschwerde das Verwaltungsgericht) über die im Einzelfall zur Anwendung kommende



Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden.

- 24 Nach § 5 Abs. 1 EisbKrV hat über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung die Behörde (bzw. das Verwaltungsgericht) 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.
- 25 Die Entscheidung über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist demnach einerseits nach Maßgabe der §§ 35 bis 39 EisbKrV (vgl. dazu den 6. Abschnitt der EisbKrV: „Zulässigkeit der Sicherungsarten“) und andererseits nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu treffen. Schon aus dem Wortlaut des § 5 Abs. 1 EisbKrV ist insoweit klar erkennbar, dass diese beiden Voraussetzungen von der Behörde (bzw. dem Verwaltungsgericht) gleichermaßen in die Entscheidung einzubeziehen sind. Dass die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse einen wesentlichen Aspekt jeder Sicherungsentscheidung darstellen, ergibt sich überdies aus § 49 Abs. 2 EisbG.
- 26 Soweit sich das Verwaltungsgericht - im Gegensatz dazu - im vorliegenden Fall offenkundig auf die Prüfung der Zulässigkeit der konkret in Frage kommenden Art der Sicherung (hier: eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 38 EisbKrV) beschränkte und in der getroffenen Sicherungsentscheidung nicht auch die (tatsächlichen und konkret absehbaren) örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse (nach den Feststellungen in erster Linie jene bezogen auf die Landesstraße B 21) berücksichtigte, hat es sein Erkenntnis schon deshalb mit Rechtswidrigkeit belastet.





- 27 Was die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse betrifft, wäre es nach den - unbestrittenen - Feststellungen des angefochtenen Erkenntnisses zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes erforderlich, auf der B 21 in Richtung Gutenstein einen Linksabbiegestreifen und zwischen der Bahntrasse und der B 21 einen „Fluchstreifen“ für ausfahrende Fahrzeuge zu errichten. Dass diesbezügliche Umgestaltungen auf der Landesstraße bereits in Durchführung oder konkret absehbar seien bzw. eine entsprechende Umgestaltungsanordnung vorläge, wurde weder vom Verwaltungsgericht festgestellt, noch ergibt sich dies aus dem Akteninhalt.
- 28 Kann aber die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs durch eine (bloße) Sicherung nach § 4 EisbKrV iVm §§ 35 bis 39 EisbKrV nicht gewährleistet werden, etwa weil wie im vorliegenden Fall dazu eine Umgestaltung von Verkehrswegen erforderlich wäre, so ist eine dennoch getroffene Sicherungsentscheidung rechtswidrig. Die Eisenbahnbehörde hätte in diesem Fall - sofern von den dazu Berechtigten kein Antrag gestellt wurde - von Amts wegen gemäß § 48 Abs. 1 EisbG eine Anordnung zur baulichen Umgestaltung der Verkehrswege oder zur Auflassung des schienengleichen Eisenbahnübergangs zu treffen und - sofern die Eisenbahnkreuzung nicht aufgelassen wird - darauf aufbauend über die Sicherung der (umgestalteten) Eisenbahnkreuzung zu entscheiden.
- 29 Sofern eine den Vorgaben des § 49 Abs. 2 EisbG iVm § 5 Abs. 1 EisbKrV entsprechende, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gewährleistende Sicherungsentscheidung aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse im Entscheidungszeitpunkt des Verwaltungsgerichtes nicht getroffen werden kann, hat das Verwaltungsgericht den angefochtenen Sicherungsbescheid ersatzlos zu beheben, mit der Folge, dass die Eisenbahnbehörde - sofern noch kein darauf gerichteter Antrag eines dazu Berechtigten vorliegt - zur amtswegigen Einleitung des Verfahrens gemäß § 48 Abs. 1 EisbG zur Umgestaltung der Verkehrswege (Z 1) oder zur Auflassung der Eisenbahnkreuzung (Z 2) verpflichtet ist.
- 30 Das angefochtene Erkenntnis war daher aus den genannten Gründen gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.



- 31 Im fortgesetzten Verfahren wird das Verwaltungsgericht insbesondere aufgrund der - zwischenzeitlich allenfalls geänderten - (tatsächlichen und konkret absehbaren) örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu beurteilen haben, ob das Sicherungsverfahren weiterzuführen oder - insbesondere wenn bis zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtes weiterhin nicht konkret absehbar ist, dass die zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderliche Umgestaltung der Verkehrswege im Umfeld der Eisenbahnkreuzung rechtzeitig erfolgen wird - der vor dem Verwaltungsgericht angefochtene Bescheid ersatzlos zu beheben ist.
- 32 Der Ausspruch über den Aufwändersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwändersatzverordnung 2014.
- 33 Die Zurückweisung der „Revisionsbeantwortung“ der erstmitbeteiligten Partei beruht darauf, dass das VwGG keinen Eintritt als mitbeteiligte Partei auf Seiten der revisionswerbenden Partei kennt. Wenn sich die erstmitbeteiligte Partei daher in ihrer Revisionsbeantwortung im Ergebnis der Revision anschloss, war dieser Schriftsatz der Sache nach als verspätete Revision zu werten und gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen (vgl. in diesem Sinne etwa VwGH 8.4.2022, Ro 2022/03/0016, mwN).

W i e n , am 16. April 2026