

Betreff:  
 Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden;  
**Stellungnahme**

Datum	1. Oktober 2020
Zahl	<b>01-VD-BG-10940/5-2020</b>

Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte	Mag. Katrin Russek-Tusch
Telefon	050 536 10815
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

Seite 1 von 3

**An das**  
**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**  
**Per E-Mail: [e1@bmk.gv.at](mailto:e1@bmk.gv.at)**

Zu dem mit do. Note vom 3. September 2020, Zi. 2020-0.550.379, übermittelten Gesetzesentwurf wird wie folgt Stellung genommen:

**Zu Art. 1 Z 3 (§ 12 EisbG):**

Aus verwaltungsökonomischen Gründen wird befürwortet, dass die bisherige Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde für Anschlussbahnen dem Landeshauptmann übertragen wird.

Angeregt wird, dass der Bundesminister in Bezug auf Hauptbahnen auch Enteignungsbehörde und Auflassungsbehörde für dauernd betriebseingestellte Strecken werden sollte. Die für diese Verfahren bestehende Zuständigkeit des Landeshauptmannes bringt keinen ökonomischen Vorteil.

Zur ursprünglich im Entwurf der EisbG-Novelle 2019 angedachten Übertragung der Kompetenz für Nebenbahnen vom Landeshauptmann an den Bundesminister wird von Seiten des Landes Kärnten nunmehr mitgeteilt, dass die Zuständigkeitsbündelung beim Bundesminister den Vorteil eines einheitlicheren Vollzuges hätte.

**Zu Art. 1 Z 27 (§§ 48, 49 EisbG):**

Diese Normen enthalten geänderte Bestimmungen zur Sicherung, baulichen Umgestaltung und Auflassung von öffentlichen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen und Kostentragung der Maßnahmen sowie Verordnungsermächtigungen dazu.

Dazu bestehen nachangeführte Einwände:

**Ad Parteistellung:**

Es fehlt auch im jetzigen Entwurf eine klare Regelung, wer in den beiden Verfahren Parteistellung hat. Der Parteienkreis sollte in beiden Verfahren auf alle tatsächlichen Betroffenen iSd § 8 AVG ausgedehnt werden.

**Ad bisherige Rechtslage und Rechtsprechung zur Parteistellung:**

Nach der Rechtsprechung des VwGH hat der Träger der Straßenbaulast oder ein betroffener Grund-eigentümer (freizuhaltender Sichtraum) im Verfahren zur Sicherung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung bislang keine Parteistellung. Lediglich das Eisenbahnunternehmen wird als Partei des Verfahrens angesehen, da es zur Sicherung seiner Eisenbahnkreuzung verpflichtet ist (§ 3 EisbKrV 2012). Dies erscheint nicht gerechtfertigt, da den Träger der Straßenbaulast eine Kostenbeteiligungspflicht an den Sicherungsmaßnahmen trifft und auch Grundeigentümer im Bereich einer Eisenbahnkreuzung Einschränkungen haben können.

Angemerkt wird, dass der VfGH in seinem Erk vom 26. Februar 2020, Zl. G 179/2019, ausgeführt hat, dass die Bestimmungen des § 49 Abs. 2 EisbG einer **verfassungskonformen Interpretation** dahin zugänglich sind, dem **Träger der Straßenbaulast** im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges Parteistellung zu gewähren.

Hinsichtlich nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge dürfte auf Grund der Formulierung des § 48 Abs. 3 wohl davon auszugehen sein, dass das Eisenbahnunternehmen und der Wegeberechtigte Partei im Verfahren sind. Aber auch in diesen Verfahren kann es weitere betroffene Parteien im Sinne des § 8 AVG geben.

Sowohl im Auflösungsverfahren als auch im Verfahren zur baulichen Umgestaltung der Verkehrswege werden bisher nur das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast als Parteien angesehen. Auch in diesen Verfahren kann es weitere betroffene Parteien im Sinne des § 8 AVG geben wie etwa Grundeigentümer für Ersatzwege oder andere Ersatzmaßnahmen.

Angeregt wird, dass allen von den Maßnahmen nach §§ 48 und 48a direkt Betroffenen Parteistellung in diesen Verfahren eingeräumt werden sollte. Dazu gehören neben dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast bzw. dem Wegeberechtigten insbesondere auch Grundeigentümer, die durch (weitere) Einschränkungen durch den freizuhaltenden Sichtraum betroffen sind oder deren Grundstücke für Ersatzwege oder andere Ersatzmaßnahmen benötigt werden.

Ad Voraussetzungen für einen Antrag an die Behörde zur Festlegung von Benützungsbedingungen bzw. zur Auflösung eines nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges:

Kommt es zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten binnen sechs Monaten zu keiner Einigung über die Benützungsbedingungen oder die Auflösung eines nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges, kann eine der beiden Parteien einen Antrag an die Behörde stellen (§ 48 Abs. 3 und § 48a Abs. 5 des Entwurfes).

Nicht geregelt ist, wann die Frist von sechs Monaten zu laufen beginnt. Außerdem sollten die erfolglosen Einigungsversuche nachgewiesen werden müssen. Vorrangig ist eine privatrechtliche Einigung anzustreben, da ein Eingriff in private Rechte verfassungsrechtlich nur dann erfolgen darf, wenn dies durch das öffentliche Interesse geboten ist.

Ad Vorgabe für Benützungsbedingungen ist derzeit die EisbKrV 2012:

§ 48 Abs. 1 sieht vor, dass durch Verordnung zu regeln ist, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge zu sichern sind.

Bisher ist eine derartige Verordnung nur für öffentliche Eisenbahnkreuzungen erlassen worden (EisbKrV 2012). Hinkünftig sollen auch Regelungen für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge im Verordnungsweg normiert werden. Solange jedoch keine Sonderbestimmungen für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge im Verordnungsweg erlassen sind, hat sich die Behörde bei der Festlegung der Benützungsbedingungen durch Bescheid an der EisbKrV 2012 zu orientieren. In Anbetracht der großteils sehr seltenen Überfahrten solcher Übergänge und der hohen Kosten von technischen Sicherungsanlagen, die den Anforderungen der EisbKrV 2012 entsprechen, ist die Verhältnismäßigkeit hier nicht gegeben.

Ad Enteignung im Zusammenhang mit Verfahren zur Auflösung eines Eisenbahnüberganges oder der baulichen Umgestaltung von Verkehrswegen:

Bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen wurde im Entwurf eine Möglichkeit geschaffen, bei Nicht-einigung über die Auflösung und allenfalls erforderlichen Ersatzmaßnahmen den Wegeberechtigten

gegen Entschädigung nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes zu enteignen (§ 48a Abs. 5 des Entwurfes).

Bei öffentlichen Eisenbahnkreuzungen fehlt eine entsprechende Enteignungsbestimmung, wäre jedoch ebenfalls erforderlich, da für Ersatzmaßnahmen/Ersatzwege oft Fremdgrund benötigt wird.

Auf Grund eines Versehens wird in § 48a Abs. 5 auf eine Verordnung gemäß „Abs. 3“ verwiesen, wobei wohl „Abs. 4“ gemeint sein dürfte.

#### **Zu § 50 EisbG (Bildverarbeitende technische Einrichtungen):**

Entgegen der bisherigen Diskussionen wurde die Möglichkeit der automatisierten Überwachung (und in der Folge der verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung) der Missachtung der Stopptafel (Vorschriftenzeichen „Halt“) an Eisenbahnkreuzungen in den Entwurf nicht aufgenommen. Die entsprechende Technologie ist bereits vorhanden und erprobt, daher sprechen keine technischen Gründe dagegen und ist auch aus Verkehrssicherheitsgründen zu fordern.

Mangelnde Aufmerksamkeit der Straßenbenutzer bzw. Übersehen eines herannahenden Zuges sind häufige Unfallursachen an nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen. Eine solche Überwachung wäre ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bei einer Forschungsanlage (ÖBB und Land Kärnten) wurden in eine Fahrtrichtung bei monatlich ca. 13.000 Kfz ein Anteil von 10-15% als nicht-anhaltend detektiert.

Angeregt wird, in § 50 Abs. 1 folgende Z 3 anzufügen: „Z 3. Missachtung des Vorschriftenzeichens „Halt“

Auch § 48 Abs. 5 wäre entsprechend anzupassen.

#### **Zu Art. 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes):**

Gegen den Entwurf bestehen keine Einwände.

#### **Zu den finanzielle Auswirkungen:**

Zusammenfassend ist durch den vorliegenden Entwurf mit erheblichen finanziellen Auswirkungen für das Land Kärnten sowie auf die Bundesländer insgesamt zu rechnen. Die neuen Behördenaufgaben bei nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen ergeben sich nicht aus zwingenden Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:  
Dr. Primosch

#### **Nachrichtlich an:**

1. das Bundeskanzleramt, Sektion V – Verfassungsdienst
2. das Präsidium des Nationalrates
3. alle Ämter der Landesregierungen
4. die Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung
5. den Parlamentsklub der Österreichischen Volkspartei
6. die Sozialdemokratische Parlamentsfraktion - Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
7. den Freiheitlicher Parlamentsklub
8. Grüner Klub im Parlament – Klub der Grünen Abgeordneten zum Nationalrat, Bundesrat und Europäischen Parlament
9. den NEOS Parlamentsklub
10. alle Mitglieder der Kärntner Landesregierung
11. die Abteilungen 2 und 3, 5, 7, 8 und 9



**Dieses Dokument wurde amtssigniert.** Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter:  
<https://www.ktn.gv.at/amtssignatur>. Die Echtheit des Ausdrucks dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle während ihrer Amtsstunden geprüft werden.