OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen:
LVwG-650821/4/SCH/KA

Datum:
Linz, 19. Oktober 2017

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Dr. Schön über die Beschwerde des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oö. vom 26.1.2017, Zl. Verk-720.892/8-2017-Pfe, wegen fehlender Prüfung von Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs im Zuge der Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km x der Bahnstrecke G – V nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 29.9.2017

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird abgewiesen.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu I.:

1. Mit Bescheid vom 26.1.2017, Verk-720.892/8-2017-Pfe, hat der Landeshauptmann von Oö. im Hinblick auf die Sicherung der Eisenbahnkreuzung im Bahn-km x der Lokalbahn G – V der S & H Folgendes verfügt:

„Spruch: Eisenbahnkreuzung in Bahn-x, der Lokalbahn G-V, ist durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV zu sichern.

- Wird im Störungsfall das Vorschriftszeichen „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung angebracht, haben Schienenfahrzeuge bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Bewachung möglich oder die Störung behoben ist, weiterhin vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten und dürfen die Fahrt erst nach Abgabe akustischer Signale fortsetzen.
- Bei einer vorübergehenden Einschränkung der derzeit vorhandenen Sichträume während der Errichtung und Inbetriebnahme der Anlage hat die Sicherung für die betreffenden Quadranten über Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus zu erfolgen, wobei in den betreffenden Fahrtrichtungen die Geschwindigkeit auf der Bahn auf 20 km/h zu reduzieren ist.

Für die Umsetzung wird eine Frist von 2 Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides festgesetzt.

Rechtsgundlagen:
§§ 12 Abs. 2 Z. 2 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. i.V.m. §§ 4, 5, 37, 81, 95 und 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.
§§ 59 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, i.d.g.F.“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

2. Gegen diesen Bescheid hat der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, kurz: Verkehrs-Arbeitsinspektorat, rechtzeitig Beschwerde erhoben.

In der Erklärung über den Umfang der Anfechtung gemäß § 9 Abs. 3 VwGVG heißt es:

„Der angeführte Bescheid wird nur hinsichtlich der fehlenden Prüfung des Erfordernisses von Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage angefochten.

Die Anordnung der zukünftigen Art der Sicherung sowie die dazu festgesetzte Leistungfrist bleiben dabei ausdrücklich unangefochten.“

Die belangte Behörde hat die Beschwerde samt Verfahrensakt dem Landesverwaltungsgericht Oö. zur Entscheidung vorgelegt. Dieses hatte gemäß § 2 iVm 28 VwGVG durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Richter zu entscheiden.

Am 29.9.2017 wurde eine öffentliche mündliche Verhandlung abgeführt, an der jeweils zwei Vertreter der beschwerdeführenden Partei und des Eisenbahnunternehmens teilgenommen haben. Die belangte Behörde hat sich im Vorfeld der Verhandlung für ihr Nichterscheinen entschuldigt.

3. Vorauszuschicken ist, dass sich das Landesverwaltungsgericht Oö. schon wiederholt mit der in der gegenständlichen Beschwerde neuerlich vorgebrachten Begründung auseinander gesetzt hat (vgl. etwa die Entscheidung vom 22.12.2016, LVwG-650698).

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hatte schon vorangegangen darauf hingewiesen, dass die eindeutige Hörbarkeit der vom Schienenfahrzeug aus abzugebenden akustischen Signale nur bis zu einer Entfernung von 120 m zwischen Schienenfahrzeug und Eisenbahnkreuzung gegeben sei. Auch bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sei die eindeutige Hörbarkeit der akustischen Signale aufgrund des wesentlich größeren erforderlichen Sichtraumes aller Voraussicht nach nicht gegeben.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat verweist in den weiteren Ausführungen der Beschwerde auf die Bestimmung des § 19b Eisenbahngesetz 1957, wonach bei möglichen Gefahren für die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn von der Behörde die entsprechenden Maßnahmen zu verfügen seien.

Im vorliegenden Fall hat die Behörde eine Überprüfung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gemäß § 103 Abs. 1 EisbKrV durchgeführt und über die nunmehr erforderliche Art der Sicherung entschieden.

4. Die Behörde hat aufgrund des Erlassens der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung alle bestehenden Kreuzungen zu überprüfen und dabei festzustellen, bis wann die sohin festgelegte Art der Sicherung umzusetzen ist. Bezüglich dieser Leistungsfrist hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24.5.2016, Ra2016/03/0033, erkannt, dass es dabei nicht bloß um die tatsächliche Durchführbarkeit einer Sicherung geht, sondern auch andere Überlegungen zu berücksichtigen sind. In diesem Erkenntnis hat der Gerichtshof auch klargestellt, dass nicht jede einzelne Eisenbahnkreuzung unabhängig von dem nach den Umständen des Einzelfalles zu beurteilenden, insbesondere nach dem Maßstab der Gefährlichkeit zu messenden Dringlichkeit sofort an die verschärften Sicherungsbestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 anzupassen sind.

Das Landesverwaltungsgericht Oö. hat in seinem Erkenntnis vom 21.6.2016, LVwG-650545, festgehalten, dass der Zeitraum der Errichtung erst im Zeitpunkt der physischen Errichtung der technischen Anlage beginnt und nicht etwa bereits mit der Rechtskraft des Bescheides, mit dem über die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung abgesprochen wurde.

Es kann als klar erkennbare Zielsetzung des Verordnungsgebers angenommen werden, dass es mit Erlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und der schon oben erwähnten Bestimmung mit der Überprüfungspflicht für die Eisenbahnbehörde naturgemäß darum ging, die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs auf Eisenbahnkreuzungen zu erhöhen. Dieser Sinn und Zweck muss aber als erfüllt angesehen werden, wenn die Eisenbahnbehörde ihrer Verpflichtung gemäß § 103 EisbKrV fristgerecht nachkommt. Naturgemäß bleiben davon andere Bestimmungen des Eisenbahnrechts, etwa § 19b Eisenbahngesetz 1957, unberührt. § 19b Abs. 1 EisbG spricht im Übrigen nicht, wie in der Beschwerde ausgeführt, von „möglichen Gefahren“ für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, sondern setzt für Maßnahmen voraus, dass die Sicherheit auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben ist. Inwieweit der Zustand, also die augenblickliche Beschaffenheit, einer Eisenbahn auch von der Entfernung der Hörbarkeit akustischer Signale abhängt, kann im vorliegenden Verfahren dahingestellt bleiben.

Wenn das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auf die Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.3.2017, BMVIT-2020.020/0003-IV/SCH2/2017, verweist, so ist hiedurch für das Beschwerdevorbringen nichts zu gewinnen. Auch aus diesem Schreiben ist nämlich abzuleiten, dass der Verordnungsgeber gestützt auf entsprechende Überlegungen grundsätzlich die Überprüfungs- und Umrüstungsfrist als ausreichend angesehen hat. Diesem Schreiben ist auch zu entnehmen, dass ein nichtamtlicher Sachverständiger zusammenfassend zu dem Ergebnis kam, dass „jedenfalls im Freien sowie im PKW…… bei geschlossenen Fenstern eine eindeutige Hörbarkeit der Signalhörner vorliegt“.

Es ist daher wiederum festzustellen, dass weder § 49 EisbG noch die Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 eine rechtliche Grundlage enthalten, um mit dem Ausspruch über die Art der Sicherung auch zugleich eine sofortige Änderung der derzeitigen Art der Sicherung, eben etwa durch Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Schiene, anordnen zu können. Soweit in der angeführten Stellungnahme des BMVIT ausgeführt wird, dass die Behörde „gegebenenfalls“ die Anordnung „allenfalls“ erforderlicher zusätzlicher Vorkehrungen vorzunehmen habe, ist anzumerken, dass dem Schreiben nichts zu entnehmen ist, auf welche konkrete Rechtsgrundlage die Behörde diese Anordnungen stützen könnte.

Der Beschwerde konnte sohin kein Erfolg beschieden sein.

Zu II. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Schön